

*Dr. Vespale Cruz Carras*  
*Curici*

DEMANDA

DE LA

COMPañIA DE LOS FERROCARRILES  
SALTINEROS LIMITADA

CONTRA

EL FISCO

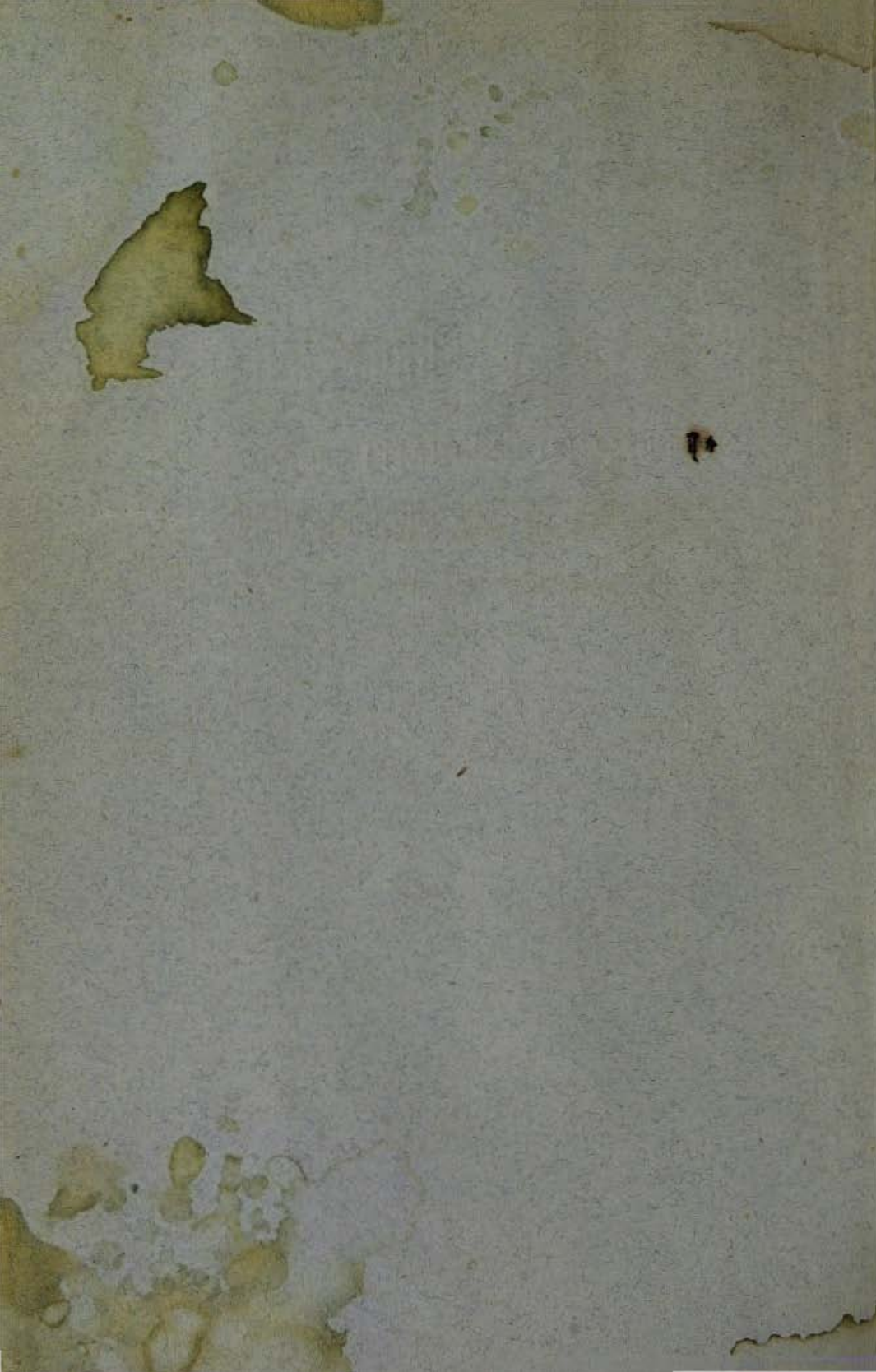
SOBRE

SUBSISTENCIA DE UN PRIVILEJIO.

---

SANTIAGO:  
IMPRESA DE LA REPÚBLICA  
Calle de la Moneda núm. 82

1886.



10119 233347

Y

COMPañIA DE LOS FERROCARRILES

SALITREROS LIMITADA

---

BIB 233397

# DEMANDA

DE LA

## COMPAÑIA DE LOS FERROCARRILES

### SALITREROS LIMITADA

CONTRA

### EL FISCO

SOBRE

SUBSISTENCIA DE UN PRIVILEJIO.



---

SANTIAGO :  
IMPRESA DE LA REPÚBLICA  
Calle de la Moneda núm. 82

1886.



S. J. L. de H.

Nicolás Linnich, por la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros, en virtud del poder adjunto, a US. respetuosamente digo: que demando en via ordinaria al Fisco, a fin de que se declare: que está vijente el privilejio otorgado en 1871 a las ramificaciones de los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua.

## I

Antes de alegar los fundamentos de esta demanda, debo esponer los hechos que con ella se relacionan.

Los ferrocarriles de Tarapacá se han construido a impulsos del Gobierno del Perú, que deseaba fomentar con ellos la industria i el comercio de esa República.

La obra presentaba dificultades mui considerables: la pampa en que debian construirse las líneas era, veinticinco años atrás, un verdadero desierto, sin poblaciones, sin caminos, sin agua, bastimentos ni forrajes. Por otra parte, las líneas no tenian otra expectativa de lucro que el desarrollo de la industria salitrera, i esa industria se hallaba en estado incierto i poco definido. Para compensar esas dificultades, el Gobierno ofreció privilejios, liberacion de impuestos i hasta garantía de intereses. Apesar

de todo, las concesiones que hizo en 1860 a Costas i Pezet i en 1864 a Pickering i Orihuela quedaron sin efecto.

Los ferrocarriles no vinieron a comenzarse sino en 1869, a virtud de concesiones que están relacionadas con esta demanda.

Esas concesiones fueron tres i todas ellas se hicieron primitivamente en favor de la sociedad de Montero Hermanos.

La primera, otorgada en 11 de julio de 1868, les concedió el derecho de construir el ferrocarril entre el puerto de Iquique i las salitreras de la Noria, con privilejio por veinticinco años, i con un derecho de preferencia para establecer caminos de fierro en la provincia de Tarapacá.

La segunda, de fecha 8 de mayo de 1869, les dió el derecho de construir el ferrocarril entre Pisagua i Negreiros con las ramificaciones que fuesen necesarias, i les otorgó privilejio por veinticinco años.

La tercera lleva fecha 26 de octubre de 1871. Por ella Montero Hermanos se obligaron a construir, sin ayuda ni garantía del Gobierno, las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, i a prolongar la línea principal hasta la frontera de Bolivia. En compensacion de esas dos obras, el Gobierno otorgó privilejio esclusivo por el término de veinticinco años, agregando que, con motivo de ese privilejio, no podria construirse ferrocarril alguno entre las salitreras a donde se dirijieran las ramificaciones i cualquier punto de la costa, o entre ésta i la frontera de Bolivia correspondiente a la provincia de Tarapacá.

La parte de la tercera concesion, relativa a la cons-



truccion de ramales, fué ampliada por decreto de 26 de abril de 1872, que la hizo estensiva a las ramificaciones del ferrocarril de Pisagua.

Para construir las obras espresadas, Montero Hermanos levantaron en Europa, en junio de 1872, un primer empréstito por £ 1.000,000, hipotecando las concesiones.

Siendo insuficiente esa suma, los concesionarios contrataron a fines de 1873, un segundo empréstito de £ 450,000, i para realizarlo tuvieron que trasferir sus derechos a una sociedad anónima, que diera injerencia a los acreedores en la direccion de la empresa. Esa sociedad se constituyó en Lóndres en 24 de enero de 1874, bajo la razon social de «Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú»; i en la misma fecha se redujo a escritura pública la trasferencia de las concesiones.

Por esos contratos, Montero Hermanos cedieron a la espresada Compañía Nacional las tres concesiones, eschuyendo espresamente la línea a Bolivia.

En otros términos: en 24 de enero de 1874 adquirió la Compañía Nacional la primera concesion relativa al ferrocarril de Iquique, la segunda relativa al ferrocarril de Pisagua, i la parte de la tercera concesion que estipulaba la construccion de los ramales de esas dos líneas. La otra parte de la tercera concesion, relativa a la construccion de una línea a Bolivia, quedó de cuenta de Montero Hermanos.

Habiéndose hecho la trasferencia de las concesiones con todos los derechos inherentes a la propiedad, la Compañía adquirió el derecho de preferencia para construir ferrocarriles en Tarapacá i el privilejio esclusivo sobre sus líneas i ramales; por manera que no pueden

construirse, como lo dice la tercera concesion, otras líneas entre las salitreras a donde se dirijan las ramificaciones i la costa. Por su parte, Montero Hermanos, que se reservaron la línea a Bolivia, retuvieron para sí el privilejio de oponerse a la construccion de cualquier línea entre la costa de Tarapacá i la frontera Boliviana correspondiente a esa provincia.

A mérito de esos contratos, la Compañía Nacional tomó posesion de los ferrocarriles a principios de 1874; pero, habiendo surjido diversas cuestiones entre ella, los cedentes i los acreedores de los ferrocarriles, se celebró un contrato de transaccion, en virtud del cual se ratificó la cesion de las concesiones, se elevó a £ 850,000 el empréstito de £ 450,000 contratado en 1873, i la Compañía se obligó a pagar tanto esa deuda como la de £ 1.000,000 contraida en 1872. Esa transaccion se protocolizó en Lima en 20 i 23 de diciembre de 1878.

Durante la guerra del Pacífico, los belijerantes se sirvieron de las líneas, i el Gobierno de Chile las tuvo bajo su direccion durante quince meses. La paralización de fletes producida por el bloqueo de los puertos i los destrozos operados por los actos de la guerra irrogaron a la Compañía pérdidas i gastos que la obligaron a contraer nuevas deudas. Para ello necesitó reconstituirse en Lóndres, en conformidad a cláusulas espresas de sus estatutos, i bajo la razon social de «The Nitrate Railways Company Limited», celebró arreglo con los acreedores en agosto de 1882, reconociendo una deuda de £ 1.100,000 con primera hipoteca i otra de £ 850,000 con segunda hipoteca.

La nueva compañía ha dado cuenta al Gobierno de habersele trasferido los ferrocarriles de Tarapacá, i en

decreto de 22 de abril último, se ha ordenado tenerlo presente.

Salvo el contrato de 1882, todos los demas, cuyo objeto esclusivo fué la terminacion i explotacion de las líneas i de sus ramales, fueron espresamente aprobados por el Gobierno del Perú. El primer empréstito de £ 1.000,000 fué aprobado en decreto de 11 de marzo de 1872. La constitucion de la Compañía Nacional, la transferencia que a ésta hicieron Montero Hermanos de sus concesiones i el contrato del segundo empréstito por £ 450,000, fueron aprobados en 24 de octubre de 1874. La ratificacion de esos actos, juntamente con el empréstito de £ 850,000, fueron tambien aprobados en 10 de febrero de 1879, declarándose que Montero Hermanos, al celebrar esos contratos, habian procedido en uso de derechos lejítimos.

Para apreciar debidamente estos actos de aprobacion, debe tenerse presente por una parte, que sin ellos no se habrian obtenido los 9.000,000 de pesos que se invirtieron en los ferrocarriles; i por otra, que la aprobacion se dió despues de espirados los términos que Montero Hermanos tenian para comenzar la línea a Bolivia, i sin que ésta se hubiera comenzado.

Las líneas de Iquique i de Pisagua fueron terminadas dentro de sus respectivos plazos, i la Compañía construyó oportunamente en esas líneas todos los ramales necesarios para unir las con las salitreras en explotacion. Ella siguió además construyendo otros ramales a medida que se iban explotando nuevas salitreras, i llegó a unir las dos líneas sin estar a ello obligada.

Puede decirse que cada salitrera tiene un ferrocarril especial, porque, merced a los ramales el salitre se em-

barca en las canchas de cada salitrera i desde allí es conducido hasta los muelles de los puertos.

Esas obras i la reduccion de las tarifas de carga en mas de un 70%, han estimulado i favorecido de tal modo el desarrollo de la industria, que, desde 1873 hasta hoi, se ha hecho necesario tomar medidas que limiten la produccion del salitre. Dan de ello testimonio la lei de 18 de enero de 1873, que estancó los salitres, i en virtud de la cual se limitó la produccion anual a 4.500,000 quintales; la lei de 28 de mayo de 1875 que prohibió la adjudicacion de terrenos salitrales, autorizó al Fisco para comprar las salitreras i estableció un fuerte impuesto para favorecer esa adquisicion; i la organizacion del Comité Salitrero, que en 1884 fijó en 10.000,000 de quintales el máximo de la produccion, i que la tiene actualmente limitada a la tercera parte del poder productivo de cada oficina. Confirman el exceso de produccion las Memorias de Hacienda presentadas al Congreso Nacional de Chile en 1883, 1884 i 1885.

Desde principios de 1874 hasta enero del presente año 1886, esto es, durante doce años, la Compañía ha gozado de la plenitud de sus derechos de propiedad i de sus privilejios; ha construido líneas i ramales; ha levantado empréstitos i constituido hipotecas; ha invocado su derecho de oponerse a la construccion de líneas entre las salitreras i la costa, i el Gobierno la ha amparado. Se querelló en 1877 contra actos del Gobierno que ella estimaba un despojo, i los Tribunales de Justicia la ampararon tambien.

Los actos de las autoridades chilenas han sido tambien sustancialmente favorables a la Compañía hasta enero último. La casa salitrera de Campbell Jones i C.<sup>a</sup> pidió en 1881 que se le permitiera construir un ferroca-

rril entre su salitrera Agua Santa i la costa. Habiéndose opuesto la Compañía a esa peticion, fundándose en sus privilejios, S. E. el Presidente de la República declaró por decreto de 13 de agosto del mismo año, que debía suspenderse el permiso hasta que, regularizada la situacion politica del territorio de Tarapacá por leyes o tratados de paz, la justicia ordinaria resolviese la cuestion que se habia hecho contenciosa. Opiniones análogas manifestó el Gobierno de Chile en la sesion del Honorable Senado de 13 de diciembre de 1882 i en otras ocasiones.

En resúmen, la Compañía ha cumplido todas las obligaciones inherentes a sus privilejios, i ha realizado, de ese modo, el amplio desarrollo de la industria salitrera. Ha llevado a efecto esas obras con empréstitos de millones, aprobados por el Gobierno, i ha sido respetada durante doce años en la plenitud de sus derechos, salvo algunos hechos que no ha llegado el momento oportuno de dilucidar.

Ahora bien, con fecha 29 de enero del presente año, S. E. el Presidente de la República, prescindiendo de los antecedentes espuestos, i fundándose en que Montero Hermanos no han construido todas las obras a que se obligaron por la concesion de 26 de octubre de 1871, ha declarado caducos el permiso i privilejio otorgados en esa concesion.

Si el decreto de enero hubiera declarado caducos el permiso para construir la línea a Bolivia i el privilejio correlativo, la Compañía nada habria tenido que observar, desde que ella no es cesionaria de ese privilejio; pero como ese decreto declara, en términos jenerales, caduca la concesion de 1871, i esa concesion comprendió los ramales de las líneas de Iquique i de Pisagua,

que pertenecen a la Compañía, cree ésta indispensable provocar una declaracion judicial que ampare sus derechos de propiedad sobre dichos ramales i el privilejio que les corresponde.

Estimo conveniente, ántes de esponer los fundamentos legales de la demanda, dejar fuera de discusion tres puntos importantes, a saber: 1.º que los concesionarios Montero Hermanos tuvieron la facultad de trasferir en todo o en parte cada una de las tres concesiones que les hizo el Gobierno del Perú; 2.º que la tercera concesion, de 1871, estipuló dos obras distintas e independientes entre sí, a saber, la construccion de ramales i la construccion de una línea a Bolivia; i 3.º que Montero Hermanos transfirieron a la Compañía Nacional sus tres concesiones, con escepcion de la parte relativa a la línea a Bolivia.

## II

La facultad de Montero Hermanos para trasferir el todo o parte de sus concesiones es indubitable.

La cláusula 2.ª de la primera concesion, la cláusula 4.ª de la segunda concesion i la cláusula 8.ª de la tercera concesion, estipulan uniformes que Montero Hermanos tendrán la facultad de organizar una compañía anónima para esplotar las concesiones, gozando de todos los derechos i privilejios correspondientes.

La cláusula 16 de la primera concesion, la 12 de la segunda i la 15 de la tercera dispusieron que Montero Hermanos o la compañía que organizaran tendrian la facultad de transmitir, con permiso del Gobierno, en el

todo o en parte, sus derechos a los ferrocarriles, estendiéndose esa facultad a los derechos accesorios del de propiedad; i que, en caso de verificarse la trasmision en favor de extranjeros, se sujetarian éstos a las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

Como si esas estipulaciones no fueran bastantes para sustentar el derecho de trasferir en todo o en parte las concesiones, el Gobierno dictó los siguientes decretos:

«Lima, marzo 11 de 1872.—Estando autorizados los recurrentes Montero Hermanos por la cláusula 16 del contrato celebrado con ellos en julio de 1868, sobre el ferrocarril de Iquique a la Noria, para celebrar cualquier contrato relativo a esa línea, se declara: que pueden hipotecar el referido camino para seguridad del empréstito que por 1.000,000 de libras esterlinas han negociado con el Banco de la Union de Lóndres.

«Se declara asimismo que los mismos Montero Hermanos, pueden celebrar cualquiera negociacion sobre los caminos de fierro de que son empresarios en la provincia de Tarapacá, siendo solo necesario que den cuenta al Gobierno de la operacion que practiquen. Publíquese i rejístrese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*»

«Lima, agosto 1.º de 1872.—De conformidad con el espíritu de la suprema resolucion de 11 de marzo del presente año, se declara: que la autorizacion a que se refiere, es estensiva a cualesquier casas, bancos o compañías mercantiles en Inglaterra u otra nacion, *pudiendo los señores Montero Hermanos asegurar, hipotecar o trasferir todos o algunos de ellos para la seguridad del empréstito o para ejecutar cualquiera negociacion o contrato, con referencia a dichos ferrocarriles; de todo lo cual, una vez consumado, se dará cuenta al Supremo Gobier-*

no.—Rejístrese i comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Morales.*»

El tenor literal de las cláusulas i decretos recordados es tan claro i esplicito, que sobre ellos es escusado todo comentario. Habrá temeridad en negar que Montero Hermanos tuvieron derecho espreso para ceder o transferir en el todo o en parte las concesiones que les habia otorgado el Gobierno del Perú i que, para legalizar los contratos de transferencia o de cualquiera otra especie que ellos celebraran, bastaba que se diera cuenta al Gobierno del contrato celebrado.

Creo solo oportuno adelantar aquí una observacion.

La facultad de ceder derechos civiles es de derecho comun en Chile, ya se trasferan a nacionales o a extranjeros (arts. 57 i 1795 del C. C.) Tambien lo era en el Perú al tiempo de otorgarse las concesiones, porque el art. 1340 del C. C. peruano permite vender todo lo que está en el comercio de los hombres, i porque el art. 34 de ese Código que prohibia en jeneral adquirir bienes raices a los extranjeros, habia sido derogado por el art. 28 de la Constitucion Política de 1860, i además no podia aplicarse porque el art. 1.º del Código de Comercio habia declarado el ejercicio del comercio independiente de la calidad de ciudadano.

En consecuencia, es lójico suponer que las cláusulas i decretos citados tuvieron el propósito de permitir la transferencia de las obligaciones inherentes a las concesiones, como un medio de facilitar el concurso de capitales extranjeros. Fuera de esa intelijencia, las cláusulas i decretos carecerian de efecto.



## III

Paso a demostrar que la concesion de 1871 estipuló dos obras diferentes.

Está de manifiesto en esa concesion que ella estipuló dos obras distintas e independientes entre sí, a saber, la construccion de ramales de las líneas de Iquique i de Pisagua, i la construccion de una línea a Bolivia.

Los ramales no pueden existir sino como accesorios de una línea principal. Habiendo estipulado la concesion de 1871, ampliada por el decreto de 26 de abril de 1872, la construccion de los ramales de las líneas de Iquique i de Pisagua, fuerza es considerar esa obra como un accesorio de esas líneas, ya que en realidad los ramales no son sino parte complementaria de ellas.

La línea a Bolivia no tiene punto de contacto material con los ramales ni relacion de otra especie con ellos.

Los ramales han podido existir independientemente de la línea a Bolivia i viceversa; i en realidad así ha sucedido, puesto que los ramales están construidos i en plena explotacion, sin que se haya iniciado siquiera la línea a Bolivia.

La separacion e independenciam de esas dos obras aparece manifiesta en varias cláusulas del decreto de concesion. La cláusula 4.<sup>a</sup> fija el plazo de un mes para que se dé principio a las ramificaciones, i la 7.<sup>a</sup> el de dos años para principiar la línea a Bolivia. Las mismas cláusulas otorgan el plazo de un año para terminar los ramales i el de cuatro para terminar la línea a Bolivia.

La cláusula 8.<sup>a</sup> otorga el derecho de organizar una compañía anónima que se denominará «Compañía del Ferrocarril de la Noria a Bolivia», i la 15, el derecho de transmitir en todo o en parte los derechos al camino de la Noria a la frontera de Bolivia, sin hacer mérito alguno de los ramales. La misma separacion aparece en el decreto de 26 de abril de 1872, el cual amplió la obra de los ramales i el plazo para concluirlos, sin modificar de modo alguno las condiciones estipuladas para la construccion de la línea a Bolivia.

Surje todavía de las estipulaciones una consideracion capital que impide que las obras se consideren subordinadas una a otra: la construccion de los ramales era una obligacion simple, al paso que la construccion de la línea a Bolivia era una obligacion sujeta a varias condiciones.

Basta observar que la construccion de los ramales no quedó sujeta a ninguna formalidad prévia para dejar establecido que esa obligacion fué simple i no condicional.

I basta recorrer las cláusulas relativas a la línea a Bolivia para convencerse de que esa obligacion quedó sujeta a varias condiciones. Segun la cláusula 5.<sup>a</sup>, esta línea no podia iniciarse sin que el Gobierno prestara préviamente su aprobacion a los planos de la obra; i segun la cláusula 6.<sup>a</sup>, el punto a que debia dirigirse esa línea debia ser determinado de acuerdo con el Gobierno de Bolivia i comunicado al Gobierno peruano para que, en caso de estimarlo conveniente, le diera su aprobacion.

A estas condiciones, espresamente estipuladas en la concesion de 1871, se agregaron todavía otras de importancia capital en el contrato que Montero Hermanos tu-

vieron que celebrar con el Gobierno de Bolivia. La cláusula 17 de ese contrato declaró que el Gobierno de Bolivia ajustaría con el Perú una convencion relativa a garantir el ferrocarril internacional para el desgraciado caso de guerra entre ambas Repúblicas; la cláusula 19 declaró que en caso de no aceptar el Gobierno de Bolivia los presupuestos para la obra, el contrato quedaria sin efecto i como no hecho; i finalmente, la cláusula 20 agregó que, despues que el Gobierno de Bolivia aprobara el costo de la línea, se perfeccionaria el contrato reduciéndolo a escritura pública.

Es, pues, evidente que la obligacion de construir los ramales fué estipulada simplemente i que la obligacion de construir la línea a Bolivia quedó sujeta a varias condiciones dependientes de la voluntad del Gobierno del Perú, condiciones que, caso de no cumplirse, dejaban sin efecto esa estipulacion.

Segun los antecedentes recordados, los ramales debian estar terminados un año despues de escriturada la concesion, i la línea a Bolivia podia comenzar dos años despues de otorgada esa escritura; en otros términos, segun las estipulaciones de los contratantes una de las obras debia estar terminada ántes de que hubiese obligacion de comenzar la otra. Sería, pues, el mayor de los absurdos pretender que los ramales i la línea a Bolivia constituirian una sola obra i debian correr la misma suerte.

La misma separacion que aparece entre las obras existe entre los privilejios. La cláusula 3.ª, que los acuerda, dice literalmente que no podrá construirse ferrocarril alguno entre las salitreras a donde se dirijan los ramales i cualquier punto de la costa, o entre ésta i la frontera de Bolivia. Hai en esa cláusula dos términos cada

uno de los cuales corresponde, por su letra i por la naturaleza de las cosas, a una de las obras estipuladas: la prohibicion de construir líneas entre la costa i los puntos a donde se dirijan los ramales es evidentemente el privilegio de los ramales i está íntimamente ligado a la construccion de los ramales; la prohibicion de construir líneas entre la costa i la frontera de Bolivia es el privilegio necesario de la línea a Bolivia, i ninguna relacion tiene con los ramales.

Siendo los privilegios la compensacion estipulada por la construccion de las obras, ellos tienen necesariamente que correr la suerte de éstas i ello resulta del testo de las mismas concesiones, en las cuales se permite su cesion parcial o total, declarándose que ella comprenderá los derechos que son inherentes a la propiedad.

La circunstancia de haberse estipulado la construccion de las obras en una misma cláusula, no puede hacer de cosas que son distintas e independientes una sola i misma cosa. La lei no dá importancia a la forma de los contratos sino en casos escepcionales; ella declara que los contratos son leyes para los contratantes, i que conocida su intencion debe estarse a ella mas que a lo literal de las palabras. Nada impide que en un mismo acto o instrumento se estipulen diversas obligaciones o contratos. Esa sola circunstancia no puede impedir que cada contrato tenga sus efectos legales, independientemente de los otros. (Laurent, tomo XXIV, n.º 195.)

La lei, léjos de restringir la accion i libertad de los contratantes, la reconoce i la regla. Así establece que toda obligacion es divisible cuando tiene por objeto una cosa susceptible de division, sea fisica, sea intelectual o de cuota, a no ser que hubiere estipulacion es-

presa en contrario, (art. 1524 i 1526 del C. C.) El mismo Código establece que las obligaciones divisibles se dividen en muchos casos, aun sin el consentimiento del acreedor. Esto basta para afirmar que con mayor razon podrán dividirse con el consentimiento del acreedor, porque el derecho de los contratantes no tiene otros limites que los que han establecido las leyes, i no hai lei alguna que prohiba trasferir una parte de los derechos que nos da un contrato o una parte de las obligaciones que nos impone. (Laurent, tomo XV, n.º 429) Por el contrario, este último caso ha sido espresamente contemplado en la lei, la cual dispone que si el cambio de deudor se opera con el consentimiento del acreedor, se produce novacion.

Este punto debe considerarse fuera de discusion, porque los concesionarios ejercitaron el derecho de trasferir en parte sus concesiones, como lo manifestaré oportunamente, i el Gobierno declaró que Montero Hermanos, al celebrar esos contratos, habian procedido en uso de derechos lejítimos. Esto importa una aplicacion práctica de los contratos, i un precedente necesario para su interpretacion. (Art. 1564 del C. C.)

#### IV

Que la trasferencia hecha por Montero Hermanos a la Compañía Nacional no comprendió la parte de la concesion de 1871, relativa a la línea a Bolivia, es un hecho de facilísima comprobacion.

En los estatutos de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles salitreros del Perú, que se redujeron a escri-

tura pública en 24 de enero de 1874 ante el Cónsul Jeneral del Perú en Lóndres, figuran las cláusulas siguientes:

«3.<sup>a</sup> La Compañía se propone los siguientes objetos: adquirir las concesiones otorgadas por el Gobierno del Perú, a saber: 1.<sup>o</sup> Una concesion de fecha 11 de julio de 1868 para la construccion i explotacion de un ferrocarril desde el puerto de Iquique al distrito de nitrato de soda de la Noria, en la provincia de Tarapacá...; 2.<sup>o</sup> otra concesion de fecha 18 de mayo de 1869 para la construccion i explotacion de un ferrocarril desde el puerto de Pisagua... hasta Pampa Negra i Negreiros, al sur, con las ramificaciones necesarias...; 3.<sup>o</sup> Otra concesion de fecha 26 de octubre de 1871, para la construccion i explotacion de los ramales necesarios para poner la Noria en comunicacion con las otras explotaciones de nitrato de soda, escepcion hecha de la prolongacion de la línea principal a la frontera de Bolivia....»

En el contrato, por el cual Montero Hermanos transfirieron a la Compañía Nacional sus concesiones i que tambien se redujo a escritura pública en Lóndres ante el Cónsul Jeneral del Perú con fecha 24 de enero de 1874, se leen las cláusulas siguientes:

«Supuestos del contrato... 5.<sup>o</sup>—En este estado los señores Montero Hermanos han convenido en vender a la Compañía las concesiones... que les corresponden... escepcion hecha de la prolongacion de la línea principal a la frontera de Bolivia... i la Compañía ha convenido en comprarles todo lo espresado en los términos i condiciones que mas adelante se mencionan...

«Partiendo de estos supuestos i por la presente escritura, los señores Montero Hermanos... convienen con la Compañía... i la Compañía... conviene con los señores

Montero Hermanos... en lo siguiente: Uno.—los señores Montero Hermanos venden a la Compañía i ésta les compra, a escepcion de la línea prolongacion de la principal a la frontera de Bolivia i del muelle i obras de que se hace mérito en el art. 11 de la concesion de 11 de julio de 1868, todas las mencionadas concesiones con los derechos i privilejios todos que de ellas emanan...

«Nueve.—Los señores Montero Hermanos se obligan a ofrecer a la Compañía preferentemente el derecho, o sea darle la opcion de concluir, esplotar i utilizar en los términos que se convengan la línea principal a la frontera de Bolivia, con arreglo a la concesion del Gobierno del Perú, i si la Compañía despues de un aviso por escrito i firmado por los señores Montero, conteniendo los términos de la oferta i requiriendo a la Compañía a ejercitar el referido derecho de preferencia, dejara de contestar en el término de tres meses o declinase aceptar la oferta, entónces los señores Montero Hermanos, a ménos de que otra cosa se convenga dentro de dichos tres meses, quedarán libres para obrar respecto a dicha línea, en los términos que juzguen conveniente.»

En el «Convenio de ratificacion i modificaciones al contrato celebrado en Lima en 30 de julio de 1877,» convenio que fué celebrado por Montero Hermanos con la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú i con el sindicato de los acredores hipotecarios de dichos ferrocarriles i que se redujo a escritura pública en Paris ante el Cónsul peruano en 14 de agosto de 1878, se lee lo siguiente:

«Art. 13. Los señores Montero Hermanos ratifican por el presente i reconocen la validez del contrato del traspaso de las concesiones i ferrocarriles de su propiedad en la provincia de Tarapacá en favor de la Compañía

ñía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, de fecha 24 de diciembre de 1873, i de los Estatutos de esta Compañía, elevados ambos a escritura pública en Lóndres en 24 de enero de 1874 ante el Cónsul jeneral del Perú. Esta escritura será debidamente protocolizada en el Perú.

«Art. 30. Para la seguridad de la emision de las £ 850 mil de obligaciones, hipoteca la Compañía las concesiones otorgadas por el Supremo Gobierno del Perú a los señores Montero Hermanos i traspasadas por éstos a la Compañía por el contrato celebrado en Lóndres en 24 de Diciembre de 1873 i cuya trasferencia ha sido reconocida por el Supremo Gobierno del Perú por decreto de 24 de octubre de 1874. Las concesiones hipotecadas son:... Tercera: Otra concesion de fecha 26 de octubre de 1871, para la construccion i esplotacion de las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, exceptuándose de esta hipoteca la de la prolongacion de la línea principal hasta un punto de la frontera de Bolivia. No está comprendido en esta hipoteca el ferrocarril de las salitreras de Lagunas al puerto de Patillos en la provincia de Tarapacá.»

En la misma escritura de convenio se estipula en su art. 50, la forma de las obligaciones que habrán de emitirse como títulos del empréstito por £ 850,000, i se dice lo siguiente:

«Texto de las obligaciones.—Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, Sociedad Anónima.—Esta Compañía es concesionaria, con privilejio esclusivo, de los ferrocarriles de Iquique a la Noria, Pisagua a Sal de Obispo i ramales, en la provincia de Tarapacá (Perú), en virtud de la trasferencia de estas



concesiones i privilejios, hecha a su favor por los señores Montero Hermanos, primitivos concesionarios, i que ha sido aprobada por el Supremo Gobierno del Perú por decreto de veinticuatro de octubre de mil ochocientos setenta i cuatro.»

Las cláusulas trascritas prueban de un modo irrecusable que en la trasferencia hecha por Montero Hermanos a la Compañía Nacional no se comprendió la parte de la concesion de 1871, relativa a la línea a Bolivia.

Debo agregar que los contratos recordados fueron expresamente aprobados por el Gobierno del Perú en decreto de 10 de febrero de 1879, i que, en consecuencia, no sería lícito que el Gobierno de Chile, que se ha sustituido a aquél, los objetara o desconociera.

## V

Espuestos los antecedentes de la demanda, paso a considerar el decreto que da lugar a ella.

Ese decreto tiene fecha 29 de enero de 1886, i en él declara S. E. el Presidente de la República que ha caducado el permiso i privilejio otorgados a Montero Hermanos por el decreto del Gobierno peruano de fecha 26 de octubre de 1871.

Los fundamentos capitales de esa declaracion son: que la anexion del territorio de Tarapacá al de Chile ha subrogado a este Gobierno en las facultades que el contrato de 1871 confirió al Gobierno peruano; i que no habiendo ejecutado Montero Hermanos todas las obras a que se obligaron por ese contrato, el Gobierno puede declarar su caducidad, en virtud de la facultad conferida en la cláusula 20 de la concesion.

Discurriré aceptando la subrogacion que alega el Gobierno de Chile, i su facultad para ejercitar todos los derechos que correspondian al Gobierno peruano, pero nó otros derechos.

La primera observacion que surge del testo del mismo decreto, es que sus fundamentos son incongruentes.

El Gobierno alega, para declarar la caducidad, el hecho de no haber ejecutado Montero Hermanos todas las obras a que se obligaron, i la facultad estipulada en la cláusula 20. Limitando esa cláusula aquella facultad a los casos de no comenzarse las obras dentro de los plazos o de suspenderse los trabajos durante un año, es evidente que el hecho invocado por el Gobierno no justifica el ejercicio de la facultad estipulada. La cláusula 20, que contiene una estipulacion de carácter escepcional, debe aplicarse restrictivamente i no puede estenderse por analogía a casos diversos de los contemplados. Esos casos no contemplados en la estipulacion caen bajo los preceptos de las leyes, i segun las que habrian de aplicarse al caso, Montero Hermanos no habrian podido ser privados de sus derechos por el procedimiento espedito que ha empleado el decreto de enero.

Otra observacion surge tambien de ese decreto, confrontado con la situacion actual creada con arreglo a la concesion de 1871. Una de las obras estipuladas en esa concesion, los ramales de las líneas de Iquique i de Pisagua, está terminada desde diez años atrás. Siendo esto así, el decreto de enero que declara caduco el permiso otorgado en 1871, no tiene aplicacion a la obra de los ramales que está terminada, ni consecuencialmente al privilejio correlativo, que es un efecto necesario de la obra.

Pero, sea cual fuere su mérito, la declaracion guber-

nativa no es una sentencia de autoridad competente que dé o quite derechos, sino el ejercicio de un derecho, que un contratante cree tener, i que siendo negado como lo es, por la Compañía, produce una litis o contencion sobre derechos privados i temporales, que solo los Tribunales de Justicia pueden dirimir, cualquiera que sea la condicion de las personas que en ella intervengan. (Art. 12 de la C. P. i 5.º de la lei de 15 de octubre de 1875.—Laurent, tomo XVII, núm. 129-130.)

Creo escusado citar las disposiciones constitucionales i legales que prohiben ser a la vez juez i parte i que cautelan la inviolabilidad de la propiedad privada, declarando que ella no puede ser afectada sino por resoluciones judiciales o por leyes de espropiacion.

La circunstancia de haberse facultado al Gobierno en la cláusula 20 de la concesion de 1871 para declarar la caducidad de propia autoridad i sin trámite, no modifica la tésis que sostengo, porque esa facultad estaba circunscrita a dos casos concretos, a saber: que las obras no se iniciaran en tiempo o que se suspendieran los trabajos durante un año, i la Compañía cree i sostiene que el caso actual no es de los reservados puesto que ella inició i concluyó a tiempo las obras que le correspondian, i que los efectos legales de esos hechos no fueron sometidos a la resolucion espontánea i arbitraria del Gobierno.

Dar a la cláusula 20 el sentido de que ella facultaba al Gobierno para declarar la caducidad por el solo hecho de querer declararla, importaria tanto como anular la estipulacion, porque el art. 1478 del Código Civil declara nulas las obligaciones contraidas bajo una condicion potestativa que consiste en la mera voluntad de la persona que se obliga.

Comprendiendo la concesion de 1871 una obra i un privilejio que eran un complemento de las líneas de Iquique i de Pisagua, i que juntamente con esas líneas han sido trasferidos a la Compañía, no puede ésta aceptar que sus derechos sufran menoscabo por el hecho de no haberse construido la línea a Bolivia, obra que espresamente i con aprobacion del Gobierno se reservó Montero Hermanos. Cree la Compañía amparados sus derechos: por la lejitimidad de la trasferencia que se le hizo; por el hecho de haber ella cumplido oportunamente todas las obligaciones que le afectaban; por diversas disposiciones legales que establecen separacion entre sus obligaciones i derechos i los de Montero Hermanos; i por una série de actos del Gobierno i de los Tribunales de Justicia del Perú que importan espreso i reiterado reconocimiento de sus derechos.

## VI

Sostengo, en primer término, que el derecho de la Compañía para oponerse a la construccion de líneas férreas entre las salitreras que hoi tienen ferrocarril i la costa existe en virtud de la primera i de la segunda concesiones, que estan vijentes i que nadie ha puesto en duda. En consecuencia, ese derecho no podria ser afectado aunque la tercera concesion hubiera caducado totalmente de hecho i por derecho.

Los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua se emprendieron i llevaron a efecto con el esclusivo objeto de dar salida a los salitres que se producian en la pampa de Tarapacá. Esa pampa era un verdadero desierto sin otro producto que el salitre, sin otra poblacion que los trabajadores de las salitreras.

Otorgado el privilejio esclusivo para construir líneas a las salitreras, que partieran desde Iquique i Pisagua, únicos puertos habilitados en aquel tiempo para la esportacion, no podria racionalmente entenderse que el privilejio no obstaba a la construccion de otras líneas que uniesen las salitreras con otros puntos de la costa, porque esa intelijencia habria hecho nominal, efimero i nugatorio el privilejio. En efecto, a poca distancia de las líneas privilegiadas habria podido tenderse otras líneas, que partiendo de las salitreras hubieran ido a rematar a la costa, i habria bastado que el punto de término estuviera fuera de la poblacion de Iquique o de Pisagua para que la obra se estimase lícita. Esto habria importado tanto como anular el privilejio.

Debiendo los contratos ejecutarse de buena fe i obligando ellos a todas las cosas que emanan de la naturaleza de la obligacion, no cabe otra intelijencia que la que sostengo El gobierno del Perú que declaraba otorgar privilejio esclusivo para los ferrocarriles que unieran las salitreras con la costa, no pudo, obrando de buena fe, reservarse tácitamente la facultad de permitir otras líneas férreas entre las salitreras i la costa. Tal reserva, mental por decirlo así, habria importado un acto de premeditada mala fe i de grave i notoria injusticia, puesto que la anulacion del privilejio podia equivaler a la pérdida de injentes capitales invertidos por particulares, en el fomento de una industria nacional.

Debo considerar inaceptable esa intelijencia como inconciliable con la buena fe ; i paso a recordar actos del Gobierno peruano, que confirman la intelijencia que yo doi a los privilejios.

A principios de 1871, don Juan Williamson solicitó del Gobierno peruano permiso para construir un ferro-

carril de sangre entre Iquique i el distrito salitrero de La Peña, distrito que en esa época no tenia ferrocarril alguno. El Gobierno dió traslado de la peticion a Montero Hermanos para que éstos declararan si ejercitaban o nó el derecho de preferencia que les acordaba el art. 28 de la concesion de 11 de julio de 1868 relativa al ferrocarril de Iquique. Habiendo declarado Montero Hermanos que ejercitaban esa preferencia, el Gobierno, con fecha 31 de marzo de 1871, les concedió el permiso que habia solicitado Williamson.

Habiendo insistido Williamson en que se le otorgara el permiso para hacer aquella línea como de uso privado, el Gobierno rechazó esa nueva peticion, en 10 de febrero de 1872, fundándose en el recordado derecho de preferencia i en que Montero Hermanos habian llevado a cabo las principales i costosas obras que en esa fecha estaban produciendo sus provechosos resultados en Tarapacá.

Mas adelante, en 10 de julio de 1872, el Gobierno declaró que Montero Hermanos estaban exonerados de las obligaciones que les habian impuesto los decretos relativos a la concesion Williamson, fundándose en que la línea propuesta por Williamson carecia de objeto, desde que se estaba realizando la misma vía por Montero Hermanos.

Habiendo invocado esos antecedentes don Fernando Lopez, salitrero de La Peña, para que el Gobierno declarase que Montero Hermanos no podian cobrar como flete del ferrocarril entre La Peña e Iquique sino el que habia fijado en su solicitud don Juan Williamson, el Gobierno denegó esa declaracion en 7 de agosto de 1877, fundándose en que el decreto de 10 de julio de 1872 habia exonerado a Montero Hermanos de toda obli-

gacion en el carácter de subrogante de Williamson.

La aplicacion práctica que contienen los decretos recordados del Gobierno del Perú, como emanados de parte contratante, importa una base de interpretacion que no es lícito olvidar.

Hai todavía otra declaracion del mismo Gobierno que confirma la intelijencia que doi a los privilejios de los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua. En el decreto de 26 de octubre de 1871, que autorizó la construccion de los ramales de la Noria para ponerla en comunicacion con las demas salitreras de Tarapacá, se otorgó privilejio esclusivo para el goce de esos ramales por el término de veinticinco años. En la cláusula 3.ª de ese decreto, a renglon seguido de la frase que otorga el privilejio, se lee: «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.» Esa frase que por su contesto no es sino esplicativa, revela que, a juicio del Gobierno, el privilejio esclusivo otorgado en las concesiones importaba la prohibicion de construir otras líneas a la costa.

Sea, pues, que se atienda a la naturaleza de las obras i a la buena fe que debe rejir en todo contrato; sea que se tomen por base las aplicaciones prácticas que de sus propias concesiones hizo el Gobierno del Perú, o las declaraciones que sobre ellas dictara, en todo caso resulta que el privilejio esclusivo otorgado a las líneas de Iquique i de Pisagua debe entenderse o interpretarse de modo que ese privilejio comprenda la prohibicion de construir otras líneas entre la costa i las salitreras servidas por aquellos ferrocarriles.

Paso a manifestar que el privilejio inherente a los

ramales subsiste tambien en virtud de la concesion de 1871.

## VII

La primera regla de interpretacion de los contratos es que, «conocida claramente la intencion de los contratantes, debe estarse a ella mas que a lo literal de las palabras.» (Art. 1560 del C. C.)

Demolombe, comentando el art. 134 del Código Napoleon, que, como los arts. 1545 i 1546 del Código Civil chileno, declara que los contratos son lei para los contratantes i deben cumplirse de buena fe, dice: «I es siempre en efecto el deber del juez, *id officio ejus contineri*, interpretar la convencion i ordenar su cumplimiento, en conformidad a la intencion de las partes, teniendo presente el objeto que ellas se han propuesto alcanzar.»

Aplicada esa regla al caso actual, es evidente que el hecho de no haberse construido la línea a Bolivia no autoriza a declarar caducada la concesion para construir ramales, diez años despues de estar concluida esta obra.

En el contrato de 1871, el Gobierno no se proponia otro objeto que facilitar i estimular la construccion de ferrocarriles en Tarapacá. Así lo declara él mismo en el decreto de concesion, espresando que «se cree en el deber de prestar cuantas facilidades sean necesarias i estén en sus facultades para el ensanche de las vías férreas que tanto contribuyen al bienestar i desarrollo de los pueblos; i que con las ramificaciones proyectadas por Montero Hermanos se da 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.» Consideraciones especiales hace el mismo Gobierno para demostrar las ventajas del ferrocarril a Bolivia.

Aunque tales declaraciones no se hubieran hecho, habria de arribarse a la misma conclusion, porque es notorio que todos los pueblos i gobiernos anhelan la construccion de ferrocarriles.

Siendo los ramales i la línea a Bolivia obras independientes entre sí i destinadas a producir beneficios distintos, es claro que el Gobierno ganaba con que se construyeran los ramales, aunque no se construyera la línea a Bolivia, i no hai razon para creer que rechazara la ejecucion de los ramales por la circunstancia de no construirse el ferrocarril a Bolivia.

Sería, en efecto, absurdo presumir que un Gobierno rechazase o postergase la construccion de un ferrocarril que constituyera por sí solo una obra útil i acabada sin otro motivo que el de no realizarse a la vez otra línea de mayor o menor importancia. Un Gobierno preferirá siempre la construccion de dos ferrocarriles a la de uno solo; pero en la alternativa necesaria de no tener ningun ferrocarril o de tener uno, habria de preferir el segundo término.

Para obrar en justicia es necesario interpretar el contrato, contemplando las dificultades que, al tiempo de celebrarlo, presentaba la realizacion de los ferrocarriles de Tarapacá; i no las circunstancias actuales que son mui diversas de aquellas.

Ninguna cláusula del contrato contradice estas apreciaciones; ni la misma cláusula 20 que parece invocarse en favor de la caducidad total.

Esa cláusula no estipula que caducará la concesion

en caso de no terminarse las obras. Faculta solamente la declaracion de caducidad en caso que *las obras* no se comiencen dentro de los plazos, o que *los trabajos* se suspendan durante un año. El espíritu de esa cláusula no es otro que el de asegurar la ejecucion de las obras, permitiendo al Gobierno declarar la caducidad, si hai mérito para temer que las obras no se lleven a término. Esa cláusula no es, pues, en su espíritu sino una confirmacion del espíritu jeneral que domina en el contrato.

En cuanto a la letra de la cláusula, ella no contraría la intelijencia que sostengo. Ella dice: que podrá declararse la caducidad si las obras no se inician a tiempo o se suspenden durante un año. Entendidas literalmente esas frases, no puede sostenerse que ellas facultan la declaracion de caducidad en el caso de estar concluida una de las obras, porque esa declaracion se ha estipulado para el caso de suspenderse las obras, i sería impropio decir que las obras se han suspendido, cuando una de ellas está terminada.

La cláusula contempló el caso en que las dos obras se suspendieran, pero nó aquel en que una de las obras se llevara a término i la otra quedara sin ejecucion. Guardando silencio el contrato sobre este caso, preciso es buscar su solucion en la intencion de los contratantes; i estando de manifiesto que el Gobierno del Perú deseaba que se construyesen tanto los ramales como la línea a Bolivia i que atribuía una importancia especial a cada una de esas obras, la inejecucion de una de ellas no puede dejar sin valor ni efecto la obra concluida.

La intencion de los contratantes está manifiesta en las cláusulas de la concesion, porque segun éstas los ramales debian estar concluidos aun ántes de que rijiera la obligacion de comenzar la línea a Bolivia (Párrafo

III). Lo está también en las cláusulas i decretos que espresamente permitieron la cesion parcial de la concesion.

Sería pues absurdo pretender que los contratantes entendieron ligar las estipulaciones relativas a esas obras de modo que no pudiera ejecutarse una de ellas solamente. Lo contrario aparece bien claro en las cláusulas del contrato.

La intencion de los contratantes se corrobora también con la aplicacion práctica del mismo contrato. El Gobierno del Perú en 1874 i en 10 de febrero de 1879, declaró que Montero Hermanos ejercitaban derechos lejitimos al trasferir a la Compañía Nacional la parte de la concesion de 1871 relativa a ramales. Esa declaracion importa un reconocimiento esplicito de que la concesion estaba vijente en esa parte; i como en las fechas en que se hacian esas declaraciones habian espirado ya los plazos para construir la línea a Bolivia sin que ésta se hubiera comenzado siquiera, ellas importan también un reconocimiento implicito de que la concesion relativa a ramales subsistia independientemente de la línea a Bolivia.

La resolucion que dictó el Gobierno en 7 de agosto de 1877, desechando la peticion de don Fernando Lopez, salitrero de «La Peña», i reconociendo los privilejios de Montero Hermanos, importa igualmente una aplicacion práctica del contrato de 1871 en el sentido que sostengo.

Aceptando en hipótesis que la intencion de los contratantes no fuese clara, siempre deberia interpretarse el contrato en un sentido favorable para la Compañía, ya porque en el caso actual se la considera obligada a construir todas las obras, ya porque el contrato de 1871

fué redactado por el Gobierno. (Art. 1566 del C. C.)

En resúmen, aplicadas las reglas de interpretacion al contrato de 1871, hai mérito mas que suficiente para sostener que la circunstancia de no haberse construido la línea a Bolivia no autoriza la declaracion de caducidad de la concesion de 1871 en lo relativo a los ramales de las líneas de Iquique i de Pisagua, obra que está terminada i dando todos los benéficos resultados que, al estipularla, se prometieron los contratantes.

Cuando el cumplimiento de un contrato da lugar a cuestiones que el contrato mismo no resuelve debe buscarse su solucion en los preceptos legales.

Paso a considerar la cuestion bajo ese aspecto, advirtiéndolo que tomaré por base la lejislacion chilena siempre que ella sea conforme con la peruana, o que por guardar ésta silencio, sea permitido aplicar la chilena, no como lei, sino como espresion de la equidad.

## VIII

Considerado el contrato de 1871 a la luz de las disposiciones legales que determinan el efecto de las obligaciones, tampoco se encontrará mérito para sustentar su caducidad total. Su naturaleza lo sustrae, por decirlo así, de preceptos jenerales que solo cuadran con los contratos usuales.

La accion resolutoria tácita, que acuerda el art. 1489 del Código Civil, no puede tener correcta aplicacion, porque la Compañía ha cumplido todas las obligaciones por ella pactadas, i en consecuencia, falta el antecedente necesario de aquella disposicion, que es la inejecucion de lo pactado.

Esa accion, por otra parte, no es aplicable al contrato de 1871, que, por su naturaleza especial, cae bajo preceptos especiales tambien.

Breves consideraciones justifican estos asertos.

La accion resolutoria no es aplicable a toda especie de contratos.

La resolucion, cuyos efectos son los mismos de la nulidad, es aplicable a los contratos que, como la compraventa, se cumplen en un solo acto; pero no lo es a los contratos de tracto sucesivo que se traducen en una serie de actos ejecutados paulatina i sucesivamente. En esta segunda clase de contratos no hai accion resolutoria sino terminacion o caducidad.

Así, si se vende una casa i no se entrega, podrá resolverse el contrato en virtud del art. 1489, i esa resolucion producirá los mismos efectos que la nulidad; pero si se venden los frutos de una heredad por cierto número de años i, despues de haberse dado cumplimiento al contrato durante algunos años, se falta a lo convenido, no habrá propiamente resolucion, por ser ella imposible; habrá terminacion del contrato.

Iguales efectos se producirán en un contrato de arrendamiento. Si la cosa no se entrega, la resolucion equivaldrá a la rescision; pero si despues de cumplido el contrato durante algunos años, se falta a él, no habrá resolucion sino terminacion, i quedará en pié la parte del contrato que ha sido cumplida.

Al tratar el Código Civil del efecto de las obligaciones consigna tácitamente estas ideas.

El art. 1553, que contempla especialmente la falta de cumplimiento de una obligacion de hacer, no concede la accion resolutoria, sino derechos que se resuelven en indemnizacion de perjuicios. Debiendo estimarse la in-

demnizacion en proporcion del perjuicio sufrido, es evidente que no recaerá sino sobre la parte del contrato que no se ha cumplido i que la parte cumplida quedará en pié i producirá los efectos estipulados.

Confirman estos principios las reglas especiales que rijen las diversas especies de contratos. En la compra-venta, por ejemplo, la lei da lugar a la accion resolutoria; pero en el contrato de sociedad solo concede la disolucion, i en el arrendamiento i mandato la terminacion. I es digno de notarse que el único artículo del Código que emplea la palabra resolucion tratando de arrendamiento, el art. 2005, da a esa palabra el sentido de terminacion i no el de rescision.

La doctrina i la jurisprudencia confirman estas ideas.

Laurent, que equipara los efectos de la condicion resolutoria tácita con los de la estipulada, dice tratando de ésta:

«¿El art. 1183 se aplica a toda especie de contratos? Podria contestarse que la lei no distingue, i que por consiguiente, no hai lugar a distinguir. Esto importaria aplicar los principios de derecho de una manera mecánica. Es preciso ver si la distincion resulta de los mismos términos de la lei. El art. 1183 dice que la condicion resolutoria es aquella que, cuando se cumple, repone las cosas al mismo estado que tendrian si la obligacion no hubiese existido. Esto supone que las cosas puedan ser repuestas a ese estado, es decir, que la resolucion, tal como la entiende la lei, es posible. La resolucion es posible cuando los contratos se cumplen inmediata i definitivamente en el momento en que se celebran: tales son la venta, la donacion, la permuta. El efecto de estos contratos consiste en un hecho jurídico, la traslacion de la propiedad; este hecho puede ser borrado con

todas sus consecuencias por la condicion resolutoria que se cumple. Poco importa que el adquirente haya sido puesto en posesion; las consecuencias de esta posesion pueden tambien desaparecer: el comprador restituirá los frutos como si el vendedor hubiese poseido. No sucede lo mismo con los contratos que se cumplen sucesivamente, tales como el arrendamiento. Las partes estipulan con frecuencia la resolucion del arrendamiento; por ejemplo, si el arrendatario es empleado público, para el caso en que sea llamado a desempeñar sus funciones en otra ciudad. No hai en ello una resolucion; es imposible que el arrendamiento sea resuelto como si no hubiese habido contrato. En efecto, el arrendatario ha ocupado la cosa arrendada como arrendatario; hé ahí un hecho que no puede borrarse. I la intencion de las partes no es ciertamente borrarlo; todo lo que ellas quieren es poner fin al arrendamiento; la pretendida condicion resolutoria no es, pues, sino un término que pone fin al contrato, el arrendamiento ha existido, ha producido sus efectos i estos efectos no son resueltos.» (Tomo XVII, núm. 121.)

El mismo autor cita un caso que califica de singular, i es el siguiente. Habiéndose otorgado concesion para hacer un camino de Lieja a la frontera de Prusia, los concesionarios, sabiendo que el Gobierno tenia el proyecto de rectificar un antiguo camino que habria perjudicado al nuevo, se dirijieron al rei, quien decidió que la rectificacion no tendria lugar. Con motivo de esa declaracion, las acciones de la compañía concesionaria fueron colocadas. Algunos años mas tarde, el Gobierno belga construyó un ferrocarril entre Lieja i Derbiers i operó la rectificacion de la calzada. La compañía, viendo en esos trabajos una violacion de los compromisos contraidos por el

Estado, pidió la resolución de la concesión, el reembolso de todo lo que había gastado i el pago de daños i perjuicios. Estas pretensiones fueron rechazadas por la corte de Lieja i en el recurso de casación se dió sentencia de no haber lugar, fundada en que la resolución era imposible. La corte invocó el texto del art. 1183, según el cual es de la esencia de la condición resolutoria que las cosas sean repuestas al mismo estado que tendrían si el contrato no hubiera existido. Agrega Laurent : «se sigue de aquí que la condición resolutoria no puede aplicarse a los contratos de una naturaleza tal que sea imposible reponer las cosas en su estado primitivo. Todo lo que se puede pedir es daños i perjuicios contra la parte que no ha cumplido sus obligaciones...»

Demolombe, tratando del mismo asunto, dice:

«La distinción que acabamos de presentar entre la condición resolutoria propiamente dicha i el simple término resolutorio, recibe importantes aplicaciones en los contratos sucesivos... *qui tempus successivum habent*.

«Estos contratos, en efecto, a diferencia de los que se cumplen en un solo tiempo, no se cumplen por el contrario sino mediante una serie de prestaciones sucesivas.

«La venta, la permuta, hé ahí contratos tan pronto cumplidos como celebrados; i se comprende que puedan ser deshechos después de celebrados, así como han sido hechos.

«Muy diferentes son el arrendamiento, la sociedad, la anticrécis. Cuando tales contratos han comenzado a existir, la condición resolutoria a que estaban sometidos no podrá, bajo muchos aspectos, producir sino los efectos de un término que traerá la cesación más bien que la resolución.



«Es decir, que tenemos que volver a esta fórmula sencilla i verdadera de la Corte de Caen, de 16 de diciembre de 1843, que la retroactividad de la condicion cumplida no tiene lugar *en los casos en que su aplicacion es imposible!*» (Tomo II, núm. 469.)

La doctrina sustentada por los juriconsultos franceses es doctrina legal en Chile, porque nuestra lejislacion guarda en esta parte completa analojía con la francesa. Así aparece en el dictámen que los abogados don José Clemente Fábres, don Cosmé Campillo i don Jorje Huneeus dieron a propósito de una demanda de la Municipalidad de Santiago sobre resolucion del contrato celebrado para la construccion del Ferrocarril Urbano de esta ciudad, por no haberse construido el número de millas estipulado. Esos distinguidos profesores de derecho dictaminaron que, por ser ese contrato de tracto sucesivo, debia entenderse que no se habia estipulado en él la condicion resolutoria. (*El Ferrocarril* de 17 de noviembre de 1882.)

Aplicando esos principios i esa jurisprudencia, es lícito afirmar que no se puede resolver un contrato sobre construccion de obra material cuando ha sido cumplido parcialmente, i que el único derecho del que ha encargado la obra es poner término al contrato respetando i dejando en pié la parte en que ha sido cumplido.

Estos principios habrán de aplicarse con especial razon al caso actual, porque el contrato de 1871 estipuló la ejecucion de dos obras distintas, facultando la cesion de cualquiera de ellas; i porque la resolucion o caducidad viene a alegarse cuando una de las obras está terminada i produciendo todos los beneficios que se tuvieron en vista al estipular su construccion.

No me detendré mas tiempo en esta faz legal, porque

hai en la legislacion disposiciones especiales que resuelven casos análogos al actual i que deben aplicarse con preferencia a las disposiciones jenerales. (Art. 13 del Código Civil.)

## IX

El contrato de 1871 tiene especial i casi completa analogía con los «contratos para la confeccion de una obra material,» que regla el párrafo 8.º, tít. III, lb. IV del C. C.

En ese contrato se estipuló: 1.º que los concesionarios construirian dos obras, siendo de su cuenta los materiales i gastos, i debiendo concluiras dentro de plazos determinados; 2.º que ellos gozarian de esas obras con privilejio esclusivo durante veinte i cinco años, i sin privilejio durante otro número de años; i 3.º que, espirados esos términos, las obras pasarian al dominio del Estado sin que éste pagara su valor. Todas esas estipulaciones cuadran con los elementos esenciales de los contratos de obra sin que haya en ellas nada que desnaturalice el contrato, porque no cambian su esencia ni la circunstancia de concederse el goce de las obras a los empresarios durante ciertos plazos, ni la de pagarse su valor con un privilejio i otras concesiones. Son pues aplicables al contrato de 1871 las disposiciones del párrafo citado.

A primera vista se observa que el Código, contemplando el caso en que la obra contratada no se ejecute sino parcialmente, prescribe que en la parte ejecutada se respete el contrato.

El art. 1999 contempla el caso en que se falte en todo

o en parte a lo convenido, i solo concede en ese evento el derecho de reclamar perjuicios. Como consecuencia de ese precepto, agrega que, aun en el caso de haberse estipulado un precio único i total por la obra, el que la encargó puede hacerla cesar pagando el trabajo hecho e indemnizando el lucro cesante.

El art. 2005 dispone que todo contrato sobre construccion de obra se resuelve por la muerte del empresario, i que si hai trabajos hechos que puedan ser útiles, el que encargó la obra será obligado a recibirlos i a pagar su valor, calculándose éste en proporción al precio estipulado para toda la obra.

Finalmente, el art. 1201 dispone que el reconocimiento o aprobacion de la obra puede hacerse por partes, cuando así se ha estipulado. Esto equivale a decir que la obra puede entregarse por partes i el contrato cumplirse por partes.

Los artículos citados disponen sustancialmente que los contratos sobre confeccion de obra material se entienden cumplidos en la parte en que las obras han sido ejecutadas, i que no se resuelven sino en la parte en que no han sido cumplidos. Establecen además que una obra puede ser entregada por partes, es decir, que el contrato puede cumplirse por partes.

Estas reglas, que hacen escepcion a los principios jenerales que rijen los contratos, tienen una poderosa razon de equidad. Sería injusto, en efecto, que el empresario que ha construido una parte considerable de una obra perdiese sus gastos i su trabajo por no haber podido concluirarla; i lo sería igualmente que el que la encargó utilizase ese trabajo sin pagarlo, o que la obra se destruyese sin beneficio de nadie i con perjuicio de ambos contratantes. La equidad no permitia

pues sino la solución que ha aceptado la lei: el pago de la obra en su parte ejecutada.

La Compañía puede colocarse bajo el amparo de los artículos citados en virtud de consideraciones poderosas i especiales.

En primer lugar, siendo dos las obras estipuladas en el contrato de 1871 i habiéndose convenido en que una de ellas estuviera terminada un año ántes de que rijiera la obligacion de comenzar la otra, hubo estipulación tácita de que las obras se entregarían por partes, porque, atendida la circunstancia de que las obras debían quedar en poder del empresario durante largos años, la terminación de cada obra ha debido reputarse como entrega de ella. Si se pretendiera que, por no haber llegado el día fijado para la entrega real, no puede suponerse que ha habido entrega, resultaría que ántes de ese día tampoco podría haber mora, lo cual resolvería la cuestión en favor de la Compañía.

En segundo lugar, si la lei ordena pagar la parte ejecutada de una obra inconclusa, por la cual se ha estipulado un precio único i total, con mayor razón habrá de pagarse una obra concluida por la cual se ha fijado un precio especial, como sucede con los ramales, cuyo precio no es otro que el privilegio que les corresponde.

I en tercer lugar, el Gobierno peruano ejecutó actos que envuelven el reconocimiento de que la Compañía habia adquirido el privilegio inherente a las ramificaciones, lo cual importa tanto para los efectos legales, como el reconocimiento explícito de haberse concluido i entregado esa obra. Prueba este aserto el recordado decreto de 7 de agosto de 1877, el cual reconoce implícitamente que los concesionarios habian cumplido la obligacion de construir ramales i adquirido el privilegio de oponerse a

la construccion de otras líneas entre los ramales i la costa.

Los efectos especiales que producen los contratos sobre confeccion de obras materiales i que he espuesto están aceptados por los jurisconsultos i por la jurisprudencia.

Dice Durantou:

«Si se trata de una obra de diversas piezas o por medida, como de la hechura de veinte toneles, hai en cierta manera tantos contratos de arrendamiento como piezas i medidas que hacer; i segun esto, el reconocimiento puede hacerse por partes, él se reputa aun hecho en todas las partes pagadas, si el dueño paga al obrero en proporcion de la obra hecha.—Esto se aplica al caso en que el obrero suministra la materia, como al caso en que no suministra sino su trabajo.» (Tomo XVII, núm. 254.)

En sentencia de 19 de julio de 1870 la Corte de Casacion de Francia resolvió que un empresario tenia derecho a cobrar el precio de las obras sin que ellas hubieran sido examinadas i aceptadas, cuando las obras se hacian con materiales del empresario en terreno perteneciente al propietario.

En sentencia de 15 de julio de 1881, el Consejo de Estado de Francia anuló una declaracion de caducidad, hecha por un Consejo de prefectura. Hé aquí el caso. La Compañía de Orleans a Rouen habia obtenido concesion en 1871 para construir un ferrocarril de interés local entre Chartres i Saint Calais, espresando el contrato que, caso de no cumplir el concesionario sus obligaciones, el prefecto podria declarar la caducidad. La Compañía incurrió en caducidad en el año 1874; pero el prefecto no hizo la declaracion correspondiente. En 1878 el es-

presado camino perdió su carácter local i fué incorporado a la red de interes jeneral, en virtud de un convenio entre el Ministro de Obras Públicas i la Compañía. Despues de ese convenio, que fué aprobado por una lei, el Consejo de prefectura declaró, en 1879, la caducidad i ordenó pagar la multa de 100,000 francos estipulada en la concesion.

El representante de la Compañía reclamó contra esa declaracion i el Consejo de Estado la anuló, ordenando devolver la multa. Entre los considerandos de la sentencia del Consejo figura el siguiente: «que espresando la concesion que la caducidad podia ser declarada por el prefecto, i no habiendo creido oportuno ese funcionario recurrir a esa medida de rigor, por consideraciones de que él solo era juez, el Consejo de prefectura no habia podido hacer la declaracion de caducidad.» (Daloz, 1882, 3, 117.)

La jurisprudencia chilena no presenta ningun caso igual o análogo al actual, esto es, un caso en que se haya pretendido resolver o poner término a una concesion para construir ferrocarriles, estando terminada una de las obras o comenzada la obra. El caso no ha ocurrido porque el Congreso, consultando el interes público e inspirándose en la equidad, ha otorgado todas las prórogas que se le han pedido, ya para dar principio a las obras, ya para llevarlas a término.

Há poco se promovió un juicio entre la Municipalidad de Santiago i el Ferrocarril Urbano, que habria podido establecer precedente; pero ese juicio terminó por transaccion, que mantuvo al Ferrocarril en el goce de sus privilejios.

Tampoco se encuentran casos de estrecha analogía en la jurisprudencia francesa. Esa falta que puede explicar-

se por razones análogas a las ya espresadas, se esplica tambien porque los tribunales tienen en Francia la facultad de otorgar plazos para la terminacion de las obras i esa facultad ha podido salvar los conflictos.

## X

Tambien podrian aplicarse al contrato de 1871 las disposiciones de la compraventa, en cuanto no sean contrarias a las que rijen en los contratos sobre confeccion de obra material, porque el art. 1196 del C. C., declara que cuando el artífice suministra la materia para la confeccion de una obra material, el contrato es de venta. Aun sin ese precepto, sería correcta esa aplicacion, porque a los contratos innominados se aplican las reglas de los nominados con que tienen mayor analogía.

Estipulando el contrato de 1871 la construccion de dos obras, cuya materia debía ser suministrada por los empresarios, se puede decir que por ese contrato se vendieron dos cosas, i aplicar por analogía el art. 1864 del C. C.

Ese artículo dispone que cuando se venden dos o mas cosas conjuntamente, sea que se fije un precio por el conjunto o por cada una de ellas, solo habrá lugar a la accion redhibitoria por la cosa viciosa i no por el conjunto; a ménos que aparezca que no se habria comprado el conjunto sin esa cosa.

Es evidente que la Compañía se encuentra amparada por la regla jeneral que no rescinde la venta en su totalidad, cuando versa sobre dos cosas, sino solamente en lo relativo a la cosa viciosa o que no se entrega.

La Compañía no se encuentra en el caso de excep-

cion, porque las obras estipuladas son distintas, pueden existir independientemente i producir cada una todos los beneficios que con ella se procuró obtener.

El principio consignado en el Código Civil, de que, cuando se contrata sobre dos o mas cosas que pueden existir aisladamente i que no desmerecen por el hecho de separarse, es entendido que se celebran dos o mas contratos, no es una novedad introducida por el Código. Ese principio fué consagrado en la lei romana, *L. 29, ff. de Verb. oblig.*, i ha sido aceptado mas o ménos esplicitamente por las legislaciones modernas. Citaré doctrinas de los jurisconsultos franceses que, dada la analogía que existe entre la lejislacion francesa i la chilena, son aplicables a ésta.

«Hai, dice Troplong, una regla fundada en la razon, *utile non vitatur per inutile*. Así una venta de un derecho de herencia, siendo útil i válida por sí misma, no puede, en jeneral, ser objetada por la circunstancia de que las partes hubieran, en la misma ocasion, contratado sobre derechos de sucesion futura.

«Pero si la venta del derecho de herencia estuviere de tal modo ligada a la venta de los derechos de sucesion futura que esas dos ventas no formasen sino un todo indivisible, si ellas constituyesen una sola i misma operacion reglada por un precio único, se debe decidir que el contrato es nulo en su totalidad. Así ha sido juzgado por sentencia...» (*De la vente*, tomo I, núm. 251.)

El mismo jurisconsulto agrega que el comprador que no recibe íntegra la cosa comprada, no tiene derecho a la accion resolutoria sino cuando de las circunstancias resulta que no habria comprado sino el todo; i dice: «Lo que hemos dicho del caso en que hai deterioro de la cosa vendida en el momento de la venta, se aplica al



caso en que se trate de la venta de dos objetos, uno de los cuales no habria sido comprado sin el otro.» (Tomo I, núm. 254.)

El mismo autor, contemplando la venta de dos fundos por un solo precio, dice :

«Pero si la cabida de cada fundo hubiese sido expresada en el contrato, i para formar el precio total, las partes se hubieran limitado a sumar su valor parcial, cada clase de terreno deberia ser considerada aisladamente. Habria otras tantas ventas distintas que no deberian tener ninguna influencia una respecto de otra.» (Tomo I, núm. 356.)

Laurent, comentando el art. 1623 del Código Napoleon, que trata del caso en que se hayan vendido dos fundos en un mismo contrato i por un solo i mismo precio, dice, entre otras cosas:

«Es preciso, en primer lugar, que los dos fundos sean vendidos en un mismo contrato; si son vendidos en contratos diferentes habrá tantas ventas diferentes como hai fundos diferentes... Si los dos fundos son vendidos en un mismo contrato, esto indica la intencion de las partes de considerar esos dos fundos como un solo cuerpo de bienes; pero para que así sea es necesario además que los fundos se hayan vendido por un solo i mismo precio. El precio es un elemento esencial de la venta; en donde hai dos precios hai dos ventas. Si se venden, pues, por un mismo contrato dos fundos por precios diferentes, habrá dos ventas distintas, aunque sean hechas en el mismo momento i comprobadas por un solo documento; la unidad de documento no importa unidad de contrato, porque sucede todos los días que contratos diferentes se celebran a un mismo tiempo i se consig-

nan en un mismo documento.» (Tomo XXIV, número 195.)

La idea de que el vendedor que entrega una parte de la cosa vendida al comprador, que la acepta, cumple parcialmente el contrato e impide que éste sea resuelto en su totalidad, se encuentra consignada en el art. 157 del Código de Comercio chileno i en los arts. 304 i 305 del Código de Comercio peruano.

## XI

Las conclusiones a que lleva la aplicacion de los preceptos legales i que he precisado en los párrafos precedentes, no se alteran ni modifican por la facultad que la cláusula 20 del contrato de 1871 dió al Gobierno para declarar caduca la concesion, de propia autoridad i sin mas trámite, siempre que no se comenzáran las obras en los plazos estipulados o se suspendieran los trabajos durante un año.

La estipulacion de caducidad es equivalente a la de terminacion sin efecto retroactivo; i como en caso de no ejecutarse lo convenido, el art. 1999 del C. C. dice que el que encarga una obra podrá hacerla cesar, aquella estipulacion no modificó las reglas legales ni puede en consecuencia modificar sus efectos.

Se podrá, sin embargo, alegar que esa estipulacion debe considerarse como una cláusula penal, destinada a neutralizar el perjuicio resultante de la inejecucion de las obras.

Es evidente que la cláusula 20 no es una cláusula penal, en el sentido estricto de la lei. Sin embargo, como ella tiene grande analogía con la cláusula penal, i

esa circunstancia podría someter la estipulación a los efectos legales de tales cláusulas, manifestaré que, en el supuesto de que la cláusula 20 importara una cláusula penal, no habría mérito para declarar caducada la concesión en lo relativo a los ramales, esto es, para aplicar toda la pena.

El art. 1539 del C. C. dice: «Si el deudor cumple solamente una parte de la obligación principal, i el acreedor acepta esa parte, tendrá derecho para que se le rebaje proporcionalmente la pena estipulada por la falta de cumplimiento de la obligación principal.»

Los requisitos que exige ese artículo para dividir la pena concurren en el caso actual. No podrá negarse que la obligación de construir ramales se ha cumplido en su totalidad. Tampoco se negará que el Gobierno ha aceptado esa parte de la concesión de 1871, puesto que las obras se han ejecutado en terrenos de propiedad fiscal, a vista i paciencia de las autoridades i de todo el mundo, sin que jamás se pusiera dificultad, i puesto que, después de concluida la obra, el Gobierno ha reconocido los derechos inherentes a ella, en el decreto de 7 de agosto de 1877, en que mantuvo el privilegio de los ramales, i en otros decretos.

Siendo, pues, aplicable el art. 1539 al caso actual, debe limitarse la caducidad a la parte no cumplida de la concesión, esto es, al permiso para construir la línea a Bolivia i al privilegio para oponerse a la construcción de otras líneas a esa República.

Debo hacer notar que la Compañía se encuentra en condiciones más favorables que las que sirven de base al art. 1539, porque ella no ha cumplido, propiamente hablando, una parte de una obligación, sino toda una

obligacion, siendo, como son los ramales, una obra independiente de la proyectada línea a Bolivia.

La circunstancia de haberse comprendido en la cesion de 1871 dos obras distintas e independientes, que el Gobierno permitió dividir, autorizando la cesion de cualquiera de ellas, i cuya division aprobó espresamente, coloca además el caso actual bajo el precepto del art. 1450 del C. C., que declara divisible entre los herederos del deudor la pena de las obligaciones que versan sobre cosa divisible.

Si la lei considera dividida la pena cuando la obligacion se divide sin consentimiento del acreedor, con mayor razon habrá de producirse el mismo efecto cuando la division de la obligacion se opera con espreso consentimiento del acreedor.

Debe, pues, en el caso actual, aplicarse por analogía el art. 1540 en la parte que dice: «que el heredero que contraviene ala obligacion, incurre en la parte de la pena que corresponde a su cuota hereditaria; i que el acreedor no tendrá accion alguna contra los coherederos que no han contravenido a la obligacion.»

Considerada, pues, la cláusula 20 como una estipulacion penal, la pena no puede aplicarse a la obligacion de construir ramales, que se trasmitió a la Compañía con espreso consentimiento del Gobierno i que la Compañía ha cumplido en su totalidad.

La divisibilidad de las penas es una doctrina de derecho universal.

Considerando el efecto de las estipulaciones penales, dice Demolombe:

«Es bien éntendido, sin embargo, que, si la estimacion convencional de los daños i perjuicios no puede ser absolutamente reducida, esto tiene lugar en el caso

en que la obligacion no ha sido, en realidad, absolutamente cumplida.

«Porque segun los términos del art. 1231:—«La pena » puede ser modificada por el juez, cuando la obligacion principal ha sido cumplida en parte.»

«No es posible que el acreedor obtenga a la vez lo principal i la pena, a ménos que ella haya sido estipulada por el simple retardo » (Tomo I, núm. 608).

Considero tambien interesante la opinion de Laurent sobre esta materia.

«Pero el acreedor, dice, puede recibir voluntariamente una parte de la deuda. ¿Cuál será el efecto de este pago dividido en lo concerniente a la pena? Pothier dice que, segun el rigor del derecho, se podria sostener que el deudor debe la pena entera porque falta a su compromiso, que consiste en cumplir la obligacion totalmente. En verdad, este rigor sería escesivo; el acreedor ha renunciado a la ejecucion total recibiendo un pago dividido; no puede, por consiguiente, prevalerse ya contra el deudor de la inejecucion de la obligacion. Preciso es tomar la obligacion tal como ella está, dividida por el consentimiento del acreedor; ha recibido una parte de lo que ha estipulado; ahora bien, la pena equivalia a los daños i perjuicios en el caso de inejecucion total. Es decir que el acreedor no puede ya pedir toda la pena, porque eso sería aprovecharse de la ejecucion parcial i a la vez de los daños i perjuicios por la inejecucion de la parte de la obligacion que ha sido cumplida; ahora bien, segun el art. 1229, el acreedor no puede pedir al mismo tiempo lo principal i la pena. En consecuencia, cuando el acreedor ha sido pagado de una parte de la obligacion principal, no puede ya recibir la pena por esa parte.» (Tomo XVII, núm. 454.)

## XII

He discurrido hasta este momento en el supuesto de que las obras estipuladas en la concesion de 1871 fueran partes constitutivas de un mismo contrato, i he manifestado que en ese supuesto no habria mérito para declarar la caducidad en lo relativo a la construccion i privilejio de los ramales.

Paso a considerar ahora esas estipulaciones bajo la condicion legal que les han creado los actos posteriores al decreto de concesion. Estas consideraciones a la vez que reforzarán las conclusiones a que he llegado en los párrafos anteriores, constituyen por sí solas una defensa decisiva para la Compañía.

La trasferencia que Montero Hermanos hicieron a la Compañía Nacional en 24 de enero de 1874, substituyó a ésta en los derechos i obligaciones establecidos en las concesiones, con escepcion de lo relativo a la línea a Bolivia. (Véase párrafo IV.)

Esa substitucion produjo novacion, segun el art. 2265 del Código Civil del Perú, que declara haber novacion cuando se muda la deuda o causa de deber, o se sustituye un nuevo deudor o acreedor al primitivo. I en virtud de esa novacion, las obligaciones i derechos de la Compañía quedaron desligados de los derechos i obligaciones que se reservaron Montero Hermanos. Ello resulta del tenor literal del art. 2244 del mismo Código.

No creo necesario detenerme a demostrar que la transaccion se celebró con las formalidades legales. Solo recordaré que el Gobierno peruano aprobó espresamente los contratos de trasferencia.

Tampoco me detendré a demostrar que en estas cuestiones deben aplicarse preferentemente las leyes peruanas bajo cuyo imperio se celebraron los contratos. Este principio está establecido en el art. 16 del Código Civil chileno i en el art. 22 de la lei de 7 de octubre de 1861, sobre efecto retroactivo.

Segun la doctrina, los efectos de la novacion se estienden hasta purgar la mora en que hubiera incurrido el deudor.

Laurent, considerando los casos en que cesan los efectos de la mora, establece que ellos cesan por la renuncia del acreedor, i que la renuncia puede ser espresa o tácita. Como de renuncia tácita presenta el caso en que el acreedor concede un nuevo término al deudor, sin reservar los derechos que le daba la mora; i agrega: «Sucede igual cosa en caso de novacion. Si la obligacion que el deudor estaba en mora de cumplir es novada, ella queda estinguida; el acreedor renuncia a ella mediante la nueva obligacion que reemplaza a la primera. Renunciar a esta obligacion importa tanto como renunciar a todos sus efectos i por consiguiente a los efectos que ha producido la mora.» Agrega Laurent, que en tal caso la renuncia de la antigua obligacion es indudable, pero que habrá casos en que no deba entenderse renunciada la indemnizacion de perjuicios. (Tomo XVI, núm. 245.)

Demolombe dice: «La mora puede cesar por el hecho del acreedor, cuando renuncia a hacerla valer.—La renuncia puede ser espresa o tácita...— En cuanto a la renuncia tácita, ella resulta de cualesquiera actos o hechos del acreedor, que sean incompatibles con la mora del deudor, i cuyo resultado es entónces, necesariamente, hacerla cesar.—Tal sería la novacion que él consintiese de su crédito, sea pura i simplemente, sea bajo condi-

cion, sea con el deudor mismo, sea con un tercero, sin intervencion del deudor; i aun habria en ello, las mas veces, una renuncia espresa de la mora del deudor.» (Tomo I, núms. 534 i 535.)

Duranton dice: «La mora del deudor es igualmente purgada por la novacion, aun condicional, i aunque la condicion no se cumpla; pero cuando la condicion no se cumple, la novacion, por el mismo hecho, queda tambien sin efecto.....— I sucederia así, aunque la novacion se hubiera celebrado con un tercero, sin conocimiento del deudor, cuyo lugar ha venido a tomar, i aunque la novacion fuese bajo condicion que hubiera tambien quedado sin cumplirse; porque, en lo que concierne a purgar la mora, es como si el tercero hubiera pagado en lugar del deudor.» (Tomo X, núm. 449.)

En conclusion, creyendo haber manifestado que sería contrario a la equidad i a la lei despojar a la Compañía del privilejio que ha gozado durante largos años, i que le corresponde como compensacion estipulada de los valiosos capitales invertidos en los ferrocarriles de Tarapacá,

A US. suplico que, teniendo por deducida esta demanda, se digne resolver en definitiva que está vijente el privilejio otorgado en 26 de octubre de 1871 a Montero Hermanos para oponerse a la construccion de líneas férreas entre la costa i las salitreras de la provincia de Tarapacá que tienen ferrocarril o ramificacion de las líneas de Iquique o de Pisagua, i que la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros Limitada, dueña actual de ese privilejio, debe ser mantenida en posesion de él.

Otrosí digo: para facilitar su consulta, presento una recopilacion impresa de los decretos i documentos a



que hace referencia la demanda. Díguese U. S. ordenar se tenga presente.

Otrosí : necesitando el poder para otros usos, dígnese U. S. ordenar que me sea devuelto dejándose copia en autos. Es justicia, etc.

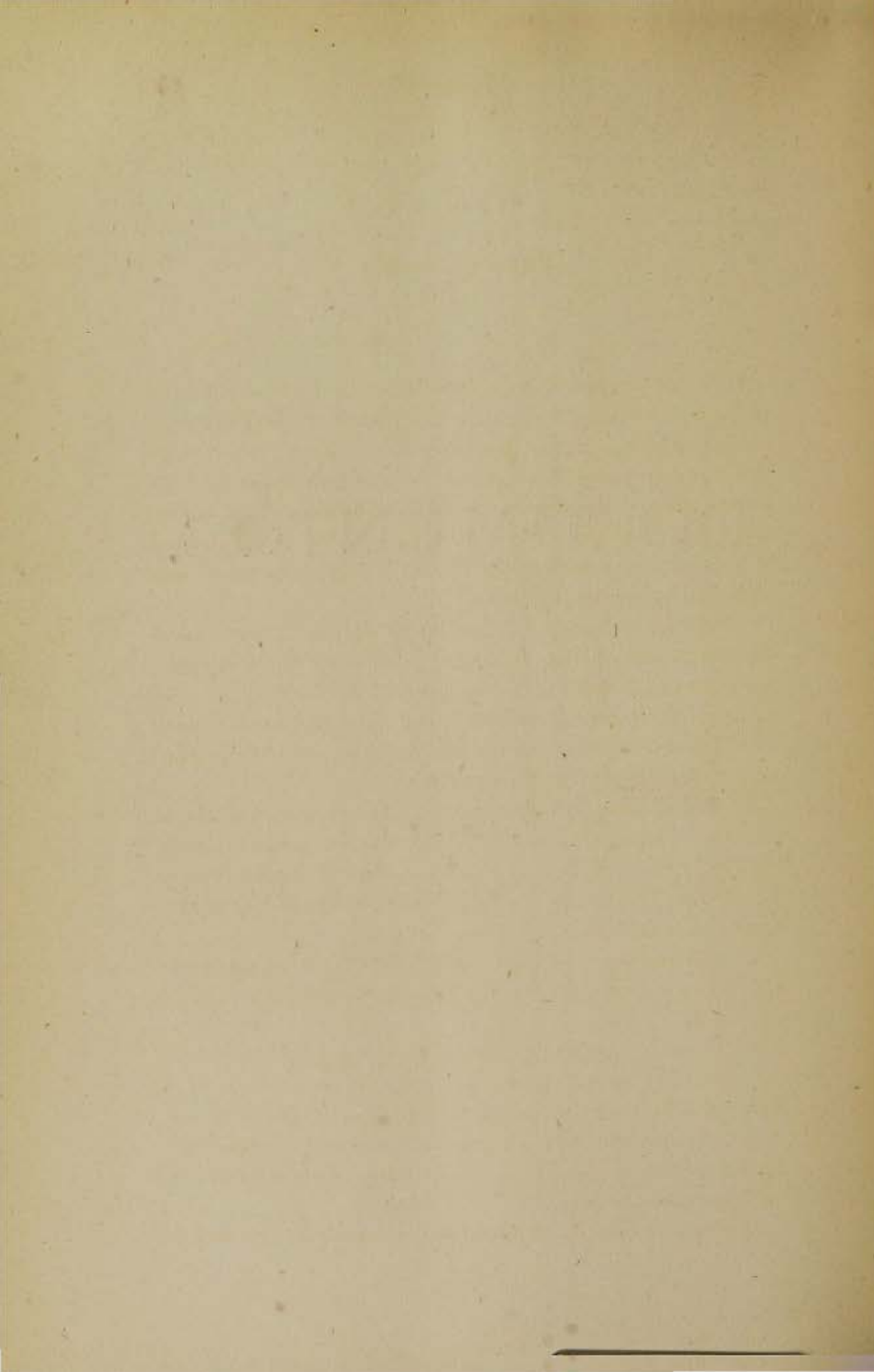
JULIO ZEGERS,  
Abogado.

NICOLAS LINNICH.

Mayo 7 de 1886.

DOCUMENTOS

DOCUMENTOS.



## Núm. 1.

## Primera concesion.

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 de 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.<sup>a</sup> 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 esclusivo por el término de veinticinco años. Pasados éstos, la Empresa conservará la propiedad del camino por cuarenta años mas, sin privilejio.

2.<sup>a</sup> Don Ramon Montero tendrá el derecho de formar en el pais o en el extranjero una sociedad que se denominará «*Compañía 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 término de la concesion, es decir, cumplidos 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 ésta 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 i conservar el camino, quedan esceptuados de todo derecho fiscal i municipal durante todo el tiempo del privilejio, así como los víveres que se introduzcan del estranjero para la manutencion de los trabajadores durante la construccion del camino.

8.<sup>a</sup> La Empresa podrá introducir peones del estranjero 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 órden entre los trabajadores.

9.<sup>a</sup> Los trabajadores i empleados en el ferrocarril quedarán esceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra esterior, respecto de los peruanos.

10. No se exigirá a la Empresa ninguna contribucion ordinaria o estraordinaria durante el tiempo del privilejio.

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 trasporte de ellos a sus almacenes.

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

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

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 gratis.

15. La Empresa no será responsable de los daños o perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas o mercaderías; pero si fuesen 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 se verificase en favor de extranjeros, se sujetarán éstos a las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

17. El Gobierno concede a la Empresa de una manera absoluta e incondicional, en virtud de la disposicion legislativa de quince de octubre de mil ochocientos sesenta i cuatro, la garantía nacional del interes de siete por ciento sobre el capital de dos millones de soles i por el término del privilejio. La garantía comenzará a correr por la tercera parte del capital señalado, tan pronto 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 seguridad de esta garantía, el sobrante de las ventas de guano que se hagan en Europa, despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, conforme a las contratas vijentes.

18. Para fijar el producto líquido aplicable al interes del capi-

tal invertido en la construccion del ferrocarril, se deducirán de las entradas jenerales los gastos de esplotacion, conservacion i reparacion que se fijan en los siguientes:

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

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

19. El déficit por el cual quede responsable el Erario será pagado a la Empresa en Lima, o en letras sobre Lóndres, a voluntad 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 pagar 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 les 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 tendrán 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 soles 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 pongan 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 cualquiera línea 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 Ministerio de Hacienda para que ordene que la Tesorería Departamental haga estender la correspondiente escritura.

Comuníquese i publíquese.—Una rúbrica de S. E.—*La Fuente*.

## Núm. 2.

## Segunda concesion.

*Lima, mayo 18 de 1869.*

Visto este espediente 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 pueda 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 país, 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 abaratarese en su produccion, lo que tendrá lugar con la construccion 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 reproduce, 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

i de la propiedad de sesenta años mas, pasando despues a ser dominio del Estado con todos sus útiles i enseres.

2.<sup>a</sup> La Empresa construirá el espresado camino a su costa i sin que el Gobierno asuma ni reconozca responsabilidad alguna por garantía, adelanto, préstamo u otro título.

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

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

5.<sup>a</sup> 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 adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de espropiacion forzada.

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

7.<sup>a</sup> 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 pies 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.<sup>a</sup> La Empresa tendrá el derecho de construir un muelle en el puerto de Pisagua para su uso particular i embarque del salitre, mientras el Gobierno construya el suyo o por convenio de partes se tome el de la Empresa.

9.<sup>a</sup> No se exijirá a la Empresa ninguna contribucion extraordinaria durante el tiempo del privilejio.

10. La Empresa podrá introducir peones del extranjero 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 país.

Las autoridades prestarán a la Empresa el apoyo necesario para conservar el orden 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 exceptuados 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 o 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 extranjeros, se sujetarán éstos a las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

13. El máximo de la tarifa que habrá de observarse por la Empresa será igual a la del ferrocarril de Iquique, es decir: fletes, cada quintal de cada carga uno i medio centavos 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 gratis.

15. La Empresa no 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 las 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 construcción.

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*.

### N.º 3.

Dictámen fiscal sobre la tercera concesion.

Lima, octubre 12 de 1871.—Vista al señor Fiscal de la Excm. Corte Suprema de Justicia, doctor don Manuel Ureta.—*Santa Maria*.

Excmo. señor:

La sociedad Montero Hermanos, en su calidad de concesionaria en los ferrocarriles de Iquique a la Noria, de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo i otros, con derecho de preferencia a los demas que se establezcan en la provincia, solicita de V. E. le conceda el derecho esclusivo de construir las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras, i de prolongar la línea principal hasta el punto de la frontera de Bolivia que mas convenga; todo a su costa i sin pedir al Gobierno cantidad alguna por garantía, adelanto, préstamo u otro título.

Los señores Montero Hermanos manifiestan en su recurso, todas las ventajas que el establecimiento de estas líneas férreas producirian al país en jeneral, i a la provincia de Tarapacá particularmente.

En cuanto a las ramificaciones a las demas salitreras, es en efec-

to admisible que ellas vendrian a aumentar las producciones i a colocar en igualdad de circunstancias a todos los explotadores del salitre para poderlo vender a precios idénticos, una vez que las facilidades del transporte fuesen iguales para todos.

A este respecto deben tambien tenerse en consideracion, que estando la sociedad Montero Hermanos en actual posesion del derecho esclusivo de hacer ramificaciones desde Zapiga i Sal de Obispo a las otras salitreras, podian por ese camino llegar a las que ahora tratan de unir a la estacion de la Noria; por manera que su solicitud de ahora, parece no tiene otro objeto que facilitar la obra de unir por redes de fierro todas las salitreras, haciendo unas ramificaciones de la Noria i otras de Zapiga i Sal de Obispo.

Por lo mismo, no existe inconveniente alguno para otorgarles la presente concesion, que será un positivo bien para la provincia, sin imponer al fisco gravámen alguno, ni dañar derechos de tercero.

La prolongacion del ferrocarril de la Noria a la frontera de Bolivia, tiene por objeto poner en comunicacion con la provincia de Tarapacá i la costa los departamentos del sur de aquella República.

Establecida esa vía, la provincia de Tarapacá tendria abundancia de brazos para explotar sus veneros de riqueza i baratura en los artículos de consumo, además de las ventajas jenerales que reportaria como lugar de tránsito para la importacion i exportacion con Bolivia. Por su parte, el sur de Bolivia puesto en comunicacion con el Pacífico, entraria desde luego en la vía del progreso.

Las ventajas para el Perú i Bolivia serian, pues, recíprocas con el establecimiento de la línea proyectada.

Este ferrocarril, como lo manifiestan los señores Montero Hermanos, no tiene relacion con el que V. E. ha decretado entre Taena i la frontera, i que está llamado a unir dicha ciudad de Taena con los departamentos del norte de Bolivia.

Como ambas vías deben llenar necesidades diferentes, no hai, pues, inconveniente alguno para que las dos se establezcan.

Examinadas las condiciones bajo las cuales solicitan las concesiones los señores Montero, aparece que ellas son las jenerales i

aceptadas en los contratos de este jénero, no ofreciendo por lo mismo inconveniente alguno su insercion en la escritura que habrá de otorgarse.

Lima, 25 de octubre de 1871.—*Ureta.*

Núm. 4.

Tercera concesion.

*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 línea 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 desarrollo de los pueblos; que con las ramificaciones proyectadas por Montero Hermanos se da 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 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 Exema. Corte Suprema de Justicia; accédese a la enunciada solicitud bajo las bases i condiciones siguientes:

1.<sup>a</sup> 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 línea 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, privilejio esclusivo por el término de veinticinco años, por manera que durante dicho término no podrá construirse ferrocarril alguno, cualquiera que sea su motor o la naturaleza de la 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 concluirla 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 asimismo 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 ambos 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 tie-



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

9.<sup>a</sup> 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 muellaje, durante el término señalado para la construccion de los espesados 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 privilegio no se impondrá a la Empresa ninguna contribucion ordinaria ni extraordinaria.

13. La Empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de las líneas, i los contratos que con ellos se celebre se harán cumplir por las autoridades del país, 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 orden 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, espesado en escritura pública. Esta facultad se estienda a los demas derechos que son accesorios de la propiedad del

camino. Si la trasmision se hiciese en favor de extranjeros, se sujetarán éstos a las leyes del país, 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 caduca esta concesion de propia autoridad, i sin mas trámites, 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.*

## NÚM. 5

### Contrato con Bolivia.

Vistos: la propuesta celebrada por los señores Montero i Hermanos para la construccion de un ferrocarril, que partiendo de la frontera de Tarapacá del Perú, llegue a la ciudad de Oruro en Bolivia; el informe dado por la comision creada en 25 de octubre de 1871; las modificaciones exigidas por el Gobierno; el escrito reformatorio presentado por los interesados en 29 de mayo último; la lei de autorizacion de 21 de octubre de 1871; i teniendo en con-

sideracion que: el centro i sud de la República necesitan imperiosamente medios de viavilidad pronta i cómoda para el desarrollo de sus diferentes industrias i el acrecentamiento de sus riquezas estancadas, por falta de medios de esportacion de sus valiosos productos agrícolas i minerales; que el Supremo Gobierno de Bolivia anhela fomentar, por todos los medios posibles, construcciones de esa naturaleza, a fin de asegurar el incremento de la riqueza pública, i con ella el progreso i prosperidad de la nacion;

En esta virtud, i en uso de la autorizacion conferida por el Supremo Gobierno de la República a esta Agencia financiera, he venido en conceder *ad referendum* i con cargo de suprema aprobacion a los señores Montero i Hermanos, la construccion del ferrocarril que proponen llevar desde la frontera de Tarapacá hasta la ciudad de Oruro, bajo las bases i modificaciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Los señores Montero i Hermanos formarán una sociedad anónima que llevará por nombre: «Compañía del Ferrocarril Boliviano desde la frontera de Tarapacá hasta la ciudad de Oruro.»

2.<sup>a</sup> La Empresa se compromete a dejar para Bolivia la tercera parte de las acciones, para que sean representadas por capitales del país, o que puedan ser tomadas por cuenta del Estado. Si se dejase de tomar alguna o algunas de estas acciones, la Empresa podrá disponer libremente de ellas.

3.<sup>a</sup> El costo de la línea será el que determinen los ingenieros que hagan los estudios, levanten los presupuestos i formen los planos de la obra. Los señores Montero i Hermanos mandarán hacer estos estudios para presentarlos ante el Supremo Gobierno de Bolivia, en el término de ocho meses, contados desde el dia de la aprobacion de este contrato.

4.<sup>a</sup> El Supremo Gobierno de Bolivia garantiza a la Empresa un producto de seis por ciento anual. Si el rendimiento de la línea no alcanzase a cubrir este interes, el Supremo Gobierno de Bolivia queda obligado al pago del déficit. Si el producto alcanzase al seis por ciento anual durante tres años consecutivos, cesará de hecho la garantía por parte del Gobierno de Bolivia.

5.<sup>a</sup> Para el conocimiento de las rentas del ferrocarril, el Gobierno se reserva el derecho de exámen de la contabilidad de la Em-

presa, debiendo nombrar para los fines de la cláusula anterior, un inspector o inspectores que verifiquen los libros de la Empresa.

6.<sup>a</sup> La duracion de la garantía ofrecida por el Supremo Gobierno será por veinte años, que empezarán a correr desde la fecha en que la línea sea entregada al servicio público.

7.<sup>a</sup> El Gobierno de Bolivia cede a la Empresa media milla de terreno de propiedad nacional a cada lado de la línea i en lotes alternados de milla en milla; esto es: que no tendrán sino media milla de ancho sobre una de largo, sino despues de dejar igual espacio para el Estado, siendo alternada tambien esta porcion en cuanto a los frentes o lados de la línea férrea.—En cuanto a los terrenos que no son de propiedad nacional, i por los que deba recorrer la línea férrea, se hará la espropiacion de ellos en conformidad con las leyes; i, solo por todo lo necesario para la vía i accesorios, siendo de cuenta de la Empresa la indemnizacion del valor de ellos, a justos precios.

8.<sup>a</sup> Las tarifas de pasajes i fletes serán fijadas por la Empresa de acuerdo con el Supremo Gobierno.

9.<sup>a</sup> La Empresa dará tránsito libre: 1.<sup>o</sup> a las tropas del ejército que ocupen los trenes; 2.<sup>o</sup> a las autoridades superiores, conductores de balijas i empleados en comision del servicio público; i 3.<sup>o</sup> a la carga que pertenezca al Estado i a la Beneficencia, por la mitad del precio de tarifa.

10.<sup>a</sup> La carga que pertenezca a las Municipalidades pagará el flete de tarifa con un 25 por ciento de rebaja.

11.<sup>a</sup> La Empresa construirá la vía por el sistema de *via angosta* en el menor tiempo posible, debiendo dar principio a la obra en territorio boliviano seis meses ántes de la conclusion de la línea, que desde la Noria debe construirse hasta la frontera de Bolivia, i no pudiendo exceder, desde la aprobacion del contrato, por todo término, sino tres años, si ántes no fuere posible.

12.<sup>a</sup> La Empresa cederá la línea en estado de servicio a los 99 años, contados desde la fecha de la escritura del contrato, i pasará a ser propiedad del Estado con todas sus locomotoras, coches, carros, oficinas, estaciones i factorías.

13.<sup>a</sup> El Gobierno de Bolivia puede comprar la línea i sus accesorios en cualquier tiempo, acordando con la Empresa las bases

de la venta, pero en ningun caso podrá la Empresa vender ni ceder, bajo contrato alguno, la línea a ninguna nacion, sin acuerdo de Bolivia.

14.<sup>a</sup> Siempre que se trate de la prolongacion de la vía férrea desde Oruro, bien sea al norte, al centro, al oriente o al sur de Bolivia, la Empresa tendrá el derecho de preferencia en igualdad de condiciones sobre propuestas presentadas ante el Supremo Gobierno.

15.<sup>a</sup> El Gobierno de Bolivia se compromete a recomendar a las autoridades la proteccion de la Empresa, a fin de que le faciliten por sus justos precios, trabajadores nacionales, que no podrán ser tomados para el servicio militar, sino en caso de guerra extranjera. —Se compromete tambien a hacer cumplir los contratos que la Empresa celebre con trabajadores extranjeros, con arreglo a lo prescrito por las leyes.

16.<sup>a</sup> Se concede a la Empresa la libre importacion de todos los materiales, máquinas, víveres i útiles destinados a la construccion i explotacion de la vía, i solo, por el tiempo que dure su construccion.

17.<sup>a</sup> El Gobierno de Bolivia ajustará con el Perú una convenccion relativa a garantir el ferrocarril internacional, para el desgraciado caso de guerra entre ambas Repúblicas.

18.<sup>a</sup> Durante veinte años, el Gobierno no podrá imponer contribucion ordinaria, ni extraordinaria a la Empresa.

19.<sup>a</sup> Si el Gobierno de Bolivia no aceptase el costo de la línea, hechos que sean los estudios por los ingenieros, como se espresa en la cláusula 3.<sup>a</sup>, las concesiones acordadas por la presente, quedarán sin efecto i como no hechas. —I respecto a los gastos que se hicieren para efectuar dichos estudios, se declara: que será de la obligacion del Empresario o Compañía que contraten, en lo sucesivo, la construccion de la línea desde Oruro a la frontera de Tarapacá, el pagar su valor, siempre que esta Empresa o Compañía quiera hacer para la construccion de la dicha línea, uso de los enunciados estudios, los que en este caso serán indemnizados a los señores Montero i Hermanos, a juicio de peritos nombrados por ambas partes. —Esta condicion será espresada por el Gobierno de Bolivia en un artículo de la contrata que pudiera celebrar.

20.ª Aprobado por el Gobierno de Bolivia el costo de la línea, después de hechos los estudios, se perfeccionará el presente, por medio de la respectiva escritura.

Pase este expediente a poder de S. S. H. el E. E. i Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Lima, para que se sirva mandar notificar a los señores Montero Hermanos, i con su aceptación, se digne devolver a esta Agencia, a fin de elevarlo al conocimiento del Supremo Gobierno de Bolivia.

Agencia Financiera de Bolivia en el Exterior.—Lima, 13 de julio de 1872.—*Pedro García.*

*Lima, 13 de julio de 1872.*

El adjunto de la Legacion, encargado del despacho de la Secretaría, haga la notificación que indica S. G. el Ministro de Hacienda i Ajente financiero de Bolivia en el Perú actualmente.—*Benavente.*

Acto continuo i en cumplimiento de lo dispuesto en el decreto anterior, notifiqué a los señores Montero Hermanos, la aceptación de su propuesta para construir el ferrocarril de Oruro a la frontera de Tarapacá, quienes impuestos de su tenor, dijeron: que aceptan los términos en que la concesion está hecha, con cargo de *aprobacion suprema* de los veinte artículos que la constituyen.—I para que así conste firmaron conmigo, de que certifico.—*Montero Hermanos.*—*Casimiro N. Hurtado*, Adjunto de la Legacion, encargado del despacho de la Secretaría.

*Lima, julio 13 de 1872.*

Practicada la diligencia de aceptación precedente, devuélvase.—*Benavente.*

Agencia Financiera de Bolivia en el Exterior.—Lima, julio 14 de 1872.—*Elévese.*—*García.* Se tomó copia.—*N. Herrera*, secretario.

AGUSTIN MORALES, PRESIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA  
ETC. ETC.

Examinada en consejo de gabinete la antecedente contrata celebrada a nombre del Gobierno por S. S. el Ajente Financiero de Bolivia en el exterior don Pedro García, a 13 del mes corriente, con los señores Montero Hermanos para la construccion de un ferrocarril desde la frontera de Tarapacá hasta la ciudad de Oruro; i considerando justas las apreciaciones de la Ajencia Financiera que le han servido de fundamento para autorizar dicho convenio, decreto:

Art. 1.º Se aprueba el mencionado contrato que adjudica a la sociedad Montero Hermanos la Empresa de una línea férrea desde la frontera de Tarapacá del Perú hasta la ciudad de Oruro; i se dan por estipulados con el Gobierno los veinte artículos que constituyen las bases i condiciones de la Empresa.

Art. 2.º Sin embargo, a fin de que se consignen con toda precision las condiciones referidas, en la escritura pública que ha de otorgarse en el caso del art. 20, se hacen las aclaraciones siguientes:

a. La media milla alternada de terreno que el Gobierno cede a la Empresa a cada lado de la línea férrea por el art. 7.º deberá entenderse de las millas comunes de a sesenta al grado.

b. Si en tres años que fija el art. 11 como máximo para la iniciacion de la obra en territorio boliviano, no se verifica esta condicion, el Gobierno tendrá el derecho de declarar rescindido el contrato.

c. Conocido que sea por los presupuestos respectivos, el costo de la obra, la Empresa, de acuerdo con el Gobierno, fijará i consignará en la escritura un límite máximo a las tarifas de transporte i pasaje, en cumplimiento del art. 8.º, sin perjuicio de acordarse despues las tarifas detalladas.

En esta virtud la sociedad Montero Hermanos puede desde luego mandar levantar los planos i presupuestos de la obra, para someterlos al exámen i aprobacion del Gobierno.

Es dado en la heróica ciudad de la Paz, a 24 de julio de 1872.  
—Firmado por S. E.—*Morales—Casimiro Corral—Melchor Terrazas—Ildefonso Sanjinés.*

Ajencia Financiera de Bolivia—Lima, agosto 12 de 1872.

A S. S. H. el E. E. i ministro plenipotenciario de la república de Bolivia, para que se sirva mandar se notifique a los señores *Montero Hermanos* el supremo decreto que antecede; devolviéndose estos orijinales, una vez que sean aceptados los términos que en dicho supremo decreto se espresan—*García.*

*Lima, agosto 13 de 1872.*

Recibido en la fecha; hágase la notificacion que se previene en el decreto que antecede, i hecha que sea, devuélvase—firmado—*Benavente.*

Acto contínuo fueron notificados los señores *Montero Hermanos* del supremo decreto ratificatorio de 24 de julio último, i estando conforme con sus términos, espresaron: que aceptaban sus disposiciones.—I para que así conste firmaron esta diligencia, de que certifico—firmado—*Montero Hermanos*—firmado—*Casimiro N. Hurtado*, adjunto de la Legacion encargado del despacho de la secretaría.

Es copia fiel de los obrados de su referencia, devueltos en esta fecha a S. G. el señor Ministro de Hacienda de Bolivia, presente en Lima como Ajente Financiero de la República, a los que en caso necesario me remito.—Dada a solicitud verbal de los interesados en f. 6 i por orden de S. S. H. el Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario de Bolivia en el Perú, de que certifico.—Lima, agosto 17 de 1872.—*Casimiro N. Hurtado*, adjunto de la Legacion i encargado del despacho de la secretaría.



## Núm. 6.

## Próroga de los plazos de la tercera concesion.

*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 la obra de que son concesionarios, no es suficiente para llevarla 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; prorógase a treinta meses mas el plazo que se les concedió, a fin de que se pueda concluir definitivamente las indicadas obras.

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

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

Comuníquese i publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*

## Núm. 7.

## Autorizacion de un contrato.

*Lima, marzo 11 de 1872.*

Estando autorizados los recurrentes Montero Hermanos por la cláusula 16 del contrato celebrado con ellos en julio de 1868, sobre el ferrocarril de Iquique a la Noria, para celebrar cualquier contrato relativo a esa línea; se declara: que pueden hipotecar el referido camino para seguridad del empréstito que por 1.000,000 de libras esterlinas han negociado con el «Banco de la Union» de Londres.

Se declara asimismo que los mismos Montero Hermanos, pueden celebrar cualquiera negociacion sobre los caminos de fierro de que son empresarios en la provincia de Tarapacá, siendo solo necesario que den cuenta al Gobierno de la operacion que practiquen. --Publíquese i rejístrese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*

## NÚM. 8.

## Autorizacion jeneral para celebrar contratos.

*Lima, agosto 1.º de 1872.*

De conformidad con el espíritu de la suprema resolucion de 11 de marzo del presente año, se declara: que la autorizacion a que se refiere, es estensiva a cualesquier casas, bancos o compañías mercantiles en Inglaterra u otra nacion, *pudiendo los señores Montero Hermanos asegurar, hipotecar o trasferir todos o algunos de ellos para la seguridad del empréstito o para ejecutar cualquiera negociacion o contrato, con referencia a dichos ferrocarriles; de todo lo cual, una vez consumado, se dará cuenta al Supremo Gobierno.*—Rejístrese i comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Morales.*

## NÚM. 9.

## Aprobacion de un contrato.

*Lima, setiembre 17 de 1872.*

Con los antecedentes agregados, declárase que Montero Hermanos, contratistas de los ferrocarriles del departamento de Tarapacá, han cumplido con la obligacion que les imponen las supremas resoluciones de 11 de marzo i 1.º de agosto de este año, presentando a este despacho copia del contrato celebrado en Lóndres con la casa de J. Thompson T. Bonar i C.<sup>a</sup>, que queda agregado a este expediente, i solicitando los espresados constancia de dicha presentacion, trascribaseles en nota el presente decreto.—*Rosas.*

## Núm. 10.

## Subrogacion de Montero Hermanos a Williamson.

*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 cualquier 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 conceda a Montero Hermanos el permiso solicitado por Williamson, para construir 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, prévia aceptacion de los interesados.—Comúnquese i réjístrese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*

## Núm. 11.

Declaracion que deja sin efecto la concesion a Williamson.

*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 su consecuencia, cancélense las escrituras que al efecto se otorgaron.

Pase al Ministerio de Hacienda para los fines consiguientes.— Comuníquese i rejístrese.— Rúbrica de S. E.— *Santa María.*

## Núm. 12.

Decreto que deniega una peticion fundada en la concesion a Williamson.

*Lima, agosto 7 de 1877.*

Visto el recurso de don Fernando Lopez, en el que manifiesta: que habiéndose sustituido Montero Hermanos en las concesiones otorgadas a Williamson, en 31 de marzo i 1.<sup>o</sup> de setiembre de

1871, referentes a la construcción de un ferrocarril de mocion animal entre el puerto de Iquique i el distrito central de La Peña, quedaron por el mismo hecho sujetos al cumplimiento de las obligaciones consignadas en las referidas concesiones, siendo una de las esenciales, la designacion de las tarifas para la carga, fijada en treinta i seis centavos por quintal en todo el trayecto de la línea para la bajada, i treinta centavos para la subida, pidiendo en consecuencia que sean estas tarifas a las que se sujete Montero Hermanos, en vez de cincuenta centavos que ántes ha cobrado i sesenta i seis que exige en la actualidad.

Vistos los antecedentes de la materia, en los que se registra el Supremo Decreto de fecha 10 de julio de 1872, por el que se exoneró a Montero Hermanos de las obligaciones que les imponian las referidas supremas resoluciones de 31 de marzo i 1.º de setiembre de 1871, i se ordenó que el Ministerio de Hacienda cancelase las respectivas escrituras,

Se declara:

No há lugar al reclamo; i en consecuencia, se dispone: que las tarifas de fletes i pasajes entre Iquique i La Peña, no pueden ser otras que las aprobadas para la línea entre Iquique i la Noria, sin que les sea permitido a los referidos Montero Hermanos alterarlas en la línea del distrito de La Peña.—Rejístrese i comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Buendía.* (*El Peruano*, agosto 13 de 1877.)

### NÚM. 13.

#### **Estatutos de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú.**

##### III. OBJETO.

Art. 3.º la Compañía se propone los siguientes objetos:

(a) Adquirir las concesiones siguientes otorgadas por el Gobierno del Perú, a saber: (1.º) Una concesion de fecha 11 de julio de 1868, para la construcción i explotacion de un ferrocarril, desde el puerto de Iquique al distrito del Nitrato de Soda de la Noria, en la provincia de Tarapacá, escepcion hecha del muelle i de las

obras mencionadas en el art. 11 de dicha concesion i el terreno correspondiente al uso del muelle, casa, oficina, etc., que no pase de un diez por ciento de los terrenos propiedad de los señores Montero Hermanos, en las inmediaciones del muelle, si bien reservándose la Compañía el derecho de utilizarlas, mediante el pago de un diez por ciento ménos de las tarifas que se establezcan para los mas favorecidos. (2.º) Otra concesion de fecha 18 de mayo de 1869, para la construccion i explotacion de un ferrocarril, desde el puerto de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo, i a otras explotaciones de nitrato de soda en la provincia de Tarapacá, hasta Pampa Negra i Negreiros, al sur, con las ramificaciones necesarias, con escepcion del muelle en Pisagua i los terrenos correspondientes en la proporcion arriba indicada para el muelle de Iquique, i la Compañía tendrá el derecho de hacer uso de dicho muelle, bajo el pago de un diez por ciento ménos de las tarifas que se establezcan para los mas favorecidos. (3.º) Otra concesion de fecha 26 de octubre de 1871, para la construccion i explotacion de los ramales necesarios, para poner la Noria en comunicacion con las otras explotaciones de nitrato de soda, (*escepcion hecha de la prolongacion de la línea principal a la frontera de Bolivia*), junto con las líneas de ferrocarriles ya construidas o en vía de construccion con arreglo a dichas concesiones respectivamente o a cualquiera de ellas, i todo el material de construccion, fijo, móvil i demas pertenencias propias de los mismos o relacionadas con ellos o utilizables para el objeto. *Se exceptúa de estas concesiones el ferrocarril en construccion de las salitreras de Lagunas al puerto de Patillos, en la provincia de Tarapacá.* (Los Estatutos fueron protocolizados en 24 de enero de 1874.)

## NÚM. 14.

Cesion de las concesiones a la Compañía Nacional de los  
Ferrocarriles Salitreros del Perú.

Contrato celebrado en este dia veinticuatro de diciembre de mil ochocientos setenta i tres, entre los señores don Ramon Montero, don Estévan Montero, don Toribio Montero i don Juan Manuel Montero, de Lima, establecidos en la República del Perú, bajo la

razon social de «Montero Hermanos,» bajo la cual se denominarán en el curso de este contrato, por una parte; i la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, debidamente establecida como sociedad anónima en el Perú, la cual se denominará en el curso de este contrato «La Compañía,» de la otra parte. —

SUPUESTOS DEL CONTRATO —5.º En este estado los señores Montero Hermanos, han convenido en vender a la Compañía las concesiones con las empresas, ferrocarriles i obras comprendidas en los mismos, el material fijo, móvil, de construccion i demas pertenencias que les corresponden, escepcion hecha de la prolongacion de la línea principal a la frontera de Bolivia i del muelle i obras de que se hace mérito en el artículo once de la concesion de once de julio de mil ochocientos sesenta i ocho, i la Compañía ha convenido en comprarles todo lo espresado en los términos i condiciones que mas adelante se mencionan, sin perjuicio del empréstito ántes referido i sin perjuicio tampoco del pago de la anualidad al Banco Anglo-Peruano que comprende en sí las atenciones de dicho empréstito. Habiéndose convenido que habrán de incluirse en este contrato las ventajas de los que que existan entre los señores Montero Hermanos i cualquiera de los dependientes, empleados i trabajadores actualmente interesados en la construccion i explotacion de los espresados ferrocarriles, que como aquí se conviene han de ser vendidos i comprados, o en cuanto con ellos tenga relacion. Partiendo de estos supuestos i por la presente escritura, los señores Montero Hermanos, en su nombre i en el de sus herederos, ejecutores i administradores, convienen con la Compañía, sus sucesores i cesionarios; i la Compañía en su nombre i en el de sus sucesores i cesionarios, conviene con los señores Montero Hermanos, sus herederos, ejecutores i administradores, en lo siguiente: Uno.—Los señores Montero Hermanos venden a la Compañía i ésta les compra, a escepcion de la línea, prolongacion de la principal a la frontera de Bolivia i del muelle i obras de que se hace mérito en el art. 11 de la concesion de 11 de julio de 1868. Todas las mencionadas concesiones con los derechos i privilejios todos que de ellas se emanen; así como todas las empresas, terrenos, caminos, terraplenes, muelles e inmuebles de los ferrocarriles, cualquiera que sea su naturaleza; todas las obras que actualmente

están construidas o hayan de construirse en lo sucesivo por los señores Montero Hermanos, con arreglo a los términos i condiciones de las espresadas concesiones; todas las estaciones, depósitos de máquinas, aportaderos i talleres, que actualmente existan i tengan relacion con los mencionados ferrocarriles o con cualquiera de ellos o con su esplotacion, todo el material fijo, móvil de construccion i de otra clase cualquiera i todo lo que en este sentido le pertenezca; todos los depósitos de jénero de consumo, artículos i objetos de cualquiera clase que sean, que hoy se empleen i guarden relacion con los dichos ferrocarriles o que se requieran o puedan ser requeridos en lo sucesivo para efectuar mejor i mas convenientemente la construccion, terminacion, entretenimiento i esplotacion de los mismos i de las obras o de parte de ellas, sin mas escepcion que la hecha anteriormente, cuando se hayan ejecutado i completado con arreglo a las citadas concesiones, junto con todos los derechos, portazgos i utilidades por cualquiera clase que sean i emanen de los dichos ferrocarriles o de su esplotacion; así como tambien las ventajas de todos los contratos hechos o existentes entre cualquiera de los dependientes, empleados o trabajadores en relacion con los mencionados caminos de hierro...

Nueve.—Los señores Montero Hermanos se obligan a ofrecer a la Compañía preferentemente el derecho, o sea darle la opcion de concluir, esplotar i utilizar en los términos que se convengan, la línea principal a la frontera de Bolivia, con arreglo a la concesion del Gobierno del Perú, i si la Compañía despues de un aviso por escrito i firmado por los señores Montero, conteniendo los términos de la oferta i requiriendo a la Compañía a ejercitar el referido derecho de preferencia, dejara de contestar en el término de tres meses, o declinase aceptar la oferta, entónces los señores Montero Hermanos, a ménos que otra cosa se convenga dentro de dichos tres meses, quedarán libres para obrar respecto a dicha línea, en los términos que juzguen convenientes.... (Escritura protocolizada en 24 de enero de 1874.)



## NÚM 15

Escritura de convenio i transaccion entre Montero Hermanos, la Compañía Nacional i los acreedores, otorgada en 20 i 23 de diciembre de 1873.

Art. 13. Los señores Montero Hermanos ratifican por el presente i reconocen la validez del contrato de traspaso de las concesiones i ferrocarriles de su propiedad, en la provincia de Tarapacá en favor de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, de fecha 24 de diciembre de 1873, i de los Estatutos de esta Compañía, elevados ambos a escritura pública en Lóndres en 24 de enero de 1874, ante el Cónsul jeneral del Perú. Esta escritura será debidamente protocolizada en el Perú.

Art. 30. Para la seguridad de la emision de las £ 850,000 de obligaciones, hipoteca la Compañía las concesiones otorgadas por el Supremo Gobierno del Perú a los señores Montero Hermanos i traspasadas por éstos a la Compañía por el contrato celebrado en Lóndres en 24 de diciembre de 1873, i cuya trasferencia ha sido reconocida por el Supremo Gobierno del Perú, por decreto de 24 de octubre de 1874. Las concesiones hipotecadas son:

Primera: Una concesion de fecha once de julio de mil ochocientos sesenta i ocho, para la construccion i explotacion de un ferrocarril desde el puerto de Iquique a las Salitreras de la Noria en la provincia de Tarapacá. Segunda: Otra concesion de fecha diez i ocho de mayo de mil ochocientos sesenta i nueve, para la construccion i explotacion de un ferrocarril, desde el puerto de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo i demas Salitreras del norte de la provincia de Tarapacá, hasta Pampa Negra i Negreiros en el sur, con las ramificaciones que fueran necesarias. Tercera: Otra concesion de fecha 26 de octubre de 1871, para la construccion i explotacion de las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, esceptuándose de esta hipoteca la de la prolongacion de la línea principal hasta un punto de la frontera de Bolivia. No está comprendido en esta hipoteca el ferrocarril de

las salitreras de Lagunas al puerto de Patillos en la provincia de Tarapacá.

Art. 50. Las obligaciones que emita la Compañía por el valor nominal de ochocientas cincuenta mil libras esterlinas, serán en títulos al portador, del valor nominal i divididos en las series i marcados con los números que se espresan en el artículo treinta i tres de este Contrato. Los títulos seran estendidos en español, en ingles i en frances. El testo de las obligaciones será el que a continuacion va inserto; pero podrá variarse por el Comité solo i únicamente en lo que sea necesario a consecuencia de fallecer o de negarse a firmar cualquiera de las personas nombradas en el artículo cuarenta i tres, o en la forma que sea necesaria i conveniente para obtener la cotizacion de estos títulos en la Bolsa de Lóndres. Cualquiera modificacion de la redaccion del testo que con este motivo se introdujese deberá ser aprobada por los señores «Montero Hermanos» i será anotada al márjen de esta escritura.

Testo de las obligaciones.—Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, Sociedad Anónima.—Esta Compañía es concesionaria, con privilejio esclusivo, de los ferrocarriles de Iquique a la Noria, Pisagua a Sal de Obispo i ramales, en la provincia de Tarapacá (Perú), en virtud de la trasferencia de estas concesiones i privilejios, hecha a su favor por los señores Montero Hermanos, primitivos concesionarios, i que ha sido aprobada por el Supremo Gobierno del Perú, por decreto de veinticuatro de octubre de mil ochocientos setenta i cuatro....

#### NÚM. 16.

Sentencias en querrela de la Compañía Nacional contra decretos que ordenaban pagar los fletes en moneda corriente.

VISTA FISCAL DE PRIMERA INSTANCIA EN LA CORTE SUPREMA.

Excmo. señor:

El procurador don Andres Zenteno, por la Empresa de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, interpone querrela de despojo contra el Supremo Gobierno, por haber espedido el decreto de 15 de noviembre de 1876, que declaró que dicha Empresa está en el de-

ber de recibir en pago de los fletes i pasajes los billetes de banco de emision autorizada por el Gobierno, i que los fletes no pueden ser pagados sino en la moneda corriente o sea en billetes de banco i en el tanto estipulado en el art. 13 de las concesiones de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá. Colocado el procurador Zenteno en una altura que le ha impedido ver los hechos extraordinarios que se han desenvuelto en el crédito, economía i condicion monetaria de la nacion, i considerar las causas que obligaron al Gobierno a resolver las quejas de los salitreros en el sentido del citado Supremo Decreto, mandando que la Empresa se sujete al arancel de fletes i pasajes de cuyo máximo se halla en posesion, consagra su querella a declamar contra esa medida, en cuyos fundamentos no encuentra sino absurdos, i concluye ofreciendo la prueba de que la Empresa estuvo en posesion de cobrar los fletes i pasajes en dinero sonante o su equivalente, hasta que se le comunicó el referido Supremo Decreto, para que le restituya a esa posesion. No es la oportunidad de ocuparse de la parte accidental de la querella, ni de manifestar que el Gobierno, al expedir la resolucion contra la cual se dirige, no ha inferido despojo a la Empresa, pues no ha hecho otra cosa, en uso de sus lejitimas atribuciones, que obligarla al cumplimiento del contrato, recibiendo en moneda circulante en el país, los fletes i pasajes fijados por el Gobierno i aceptados por la Empresa. El fiscal solo se contrae a pedir que V. E. se sirva declarar inadmisibile, como estemporánea, la querella, i esto sobre el supuesto no concedido, de que el decreto de 15 de noviembre hubiese inferido un despojo.

Segun el art. 1376 del Código de Enjuiciamientos «el término para pedir el amparo o la restitucion de posesion es de un año, pasado el cual se ventilarán, por la vía ordinaria, las acciones que tengan cualquiera de estos objetos;» este término se cuenta desde el dia en que se infirió el despojo. De los antecedentes acompañados al informe del señor Ministro de Gobierno consta, a f. 40, que el decreto que ha motivado la querella, fué expedido, como se ha dicho, el 15 de noviembre del 76. Este decreto fué publicado en el periódico oficial i comunicado a la prefectura de Tarapacá, así como al administrador de los caminos; i la Compañía Nacional, con conocimiento de él, se presentó al Gobierno pidiendo su re-

consideracion el 26 de enero de 1877. Está, pues, de manifiesto i bien comprobado el hecho de que ese decreto llegó al conocimiento del administrador de los caminos i de la misma Compañía que ha interpuesto la querella, cuando mas tarde, dentro del término corrido desde la fecha de su expedicion, hasta el citado 26 de enero de 1877, en que pidió su reconsideracion. Ese mismo decreto produjo sus efectos desde luego. Sobre todo, a f. 42, se ve que el administrador de los caminos, dándose por enterado de él, ofreció cumplirlo, sin perjuicio de ulterior reclamacion, que se realizó por la Compañía por su escrito de f. 41. Se hallan, pues, probados plenamente los siguientes hechos:

1.º El decreto, calificado de espoliatorio, produjo sus efectos desde el 23 de noviembre de 1876, en que el administrador de los caminos presentó su recurso últimamente citado; o si contra la lei se pretendiera negar la personería de ese administrador para representar a la Compañía, deberá datarse la ejecucion del decreto, cuando mas tarde, desde que la misma Compañía pidió su reconsideracion.

2.º Cualquiera que sea el punto de partida para computar el tiempo trascurrido desde la fecha en que se verificó el supuesto despojo hasta el dia en que se ha interpuesto ante V. E. la querella, consta que ha corrido mas del año fatal, fijado por el art. 1376 del Código de Enjuiciamientos.

Conforme a esa lei, la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros no tiene ya accion para interponer el interdicto posesorio que intenta deducir, i para el cual únicamente está llamada la jurisdiccion de V. E.

El procurador de la Compañía deja entrever en su querella, que para ella el término de esta prescripcion fatal deberia contarse desde la fecha en que el Gobierno ha negado la reconsideracion que se le pidió; pero esa esperanza no tiene fundamento ante la terminante disposicion del art. 1376, desde que la lei establece que se cuente este término desde el dia en que se infiere el despojo, desde que solo el Poder Judicial puede conocer de él cuando se presente dentro del año; ese término no puede ser interrumpido por jestioncs que el despojado intente o haga efectivas ante otras autoridades que no sean la judicial. De otro modo se haria indefi-

nido el término para entablar el interdicto o sería necesario que el citado artículo contuviese excepciones que de otro modo que no fuese judicial, interrumpiesen el término. Aun en las prescripciones ordinarias de largo término, solo es interrumpido éste por los hechos espresados en el art. 563 del Código Civil.

Estando, pues, plenamente probada, con documentos auténticos, la prescripcion o caducidad de la accion posesoria, se opone el fiscal a su admision por haber prescrito la accion posesoria entablada por la Compañía de Ferrocarriles, i funda su oposicion en los instrumentos de que se ha encargado, que corren en el espediente, i en su virtud, pide a V. E. se sirva declarar inadmisibile el interdicto sumario que se ha deducido; i que el querellante use de su derecho ante quien i como le convenga.—Lima, febrero 19 de 1878.  
—*La-Rosa.*

RESOLUCION DE PRIMERA INSTANCIA DE LA CORTE SUPREMA.

Lima, junio 22 de 1878.—Vistos: teniendo en consideracion:

1.º Que la Empresa de los Ferrocarriles de Tarapacá se ha querrellado de despojo contra el Supremo Gobierno i pedido, en consecuencia, la restitucion, fundándose en el hecho de haber estado en posesion de cobrar la tarifa de fletes i pasajes en moneda metálica o su equivalente en billetes de banco, i en el de que ha sido privada de esa posesion por el supremo decreto de 15 de noviembre de 1876, reconsiderándolo i confirmándolo por el de 4 de enero de 1878, en virtud de los cuales se ordena que dicho cobro se efectúe en billetes de banco por su valor nominal;

2.º Que, si bien la querella se ha interpuesto el 30 de enero del año presente, i por consiguiente mas de un año despues del primero de los citados decretos, la reconsideracion de éste fué solicitada por la Empresa ante el mismo Supremo Gobierno en 26 de enero de 1877;

3.º Que, a falta de lejislacion especial i de tribunales jerárquicos en materia contenciosa-administrativa, la reconsideracion es un recurso admitido por práctica inmemorial, constantemente aceptada por la administracion misma, en virtud del cual se obtiene muchas veces la reparacion del agravio inferido por ella a los particulares, i con cuya denegatoria se estima únicamente co-

mo consumada ya i sin remedio gubernativo la injusticia reclamada;

4.º Que por tanto, es de equidad i aun de rigurosa justicia, contar únicamente desde la fecha de la denegatoria de la reconsideracion que se haya pedido, el término para la interposicion de las acciones judiciales a que puede dar lugar el hecho practicado por la administracion; como se contaria desde el decreto supremo, i no desde el decreto prefectural, si ántes de ocurrir el particular a la justicia ordinaria por el abuso que cometiera el prefecto de un departamento, ocurriese préviamente al jefe del poder administrativo para obtener el correspondiente desagravio;

5.º Que la posesion en que ha estado la Empresa desde que comenzó la crisis bancaria para cobrar los fletes i pasajes en moneda sonante o en billetes de banco; pero abonándosele precisamente en este caso un escedente proporcional a la depreciacion de ellos, está plenamente probado, tanto por la sumaria informacion de f. 117 a f. 124, cuanto por las declaraciones que ofreció el ministerio fiscal i que han sido absueltas de f. 137 a f. 148, por el prefecto del departamento, por el administrador de la aduana, por el cajero fiscal, por el presidente del consejo departamental i por el alcalde de la municipalidad de Iquique;

6.º Que el cobro hecho por los representantes de los ferrocarriles de Tarapacá, precisamente en alguna de las dos formas últimamente relacionadas, tiene, prescindiendo de consideraciones impertinentes en este juicio de sumaria naturaleza, su razon de ser en los usos mercantiles de ese departamento, donde el billete no sirve de tipo para los cambios i donde las transacciones de todo jénero se practican siempre, o se estiman practicar en plata sellada, si espresamente no se pacta lo contrario; en la índole de las industrias ligadas con las plazas extranjeras; en el orijen de los capitales con que se ha formado i con que se alimenta la Empresa de esos ferrocarriles; en la naturaleza de las obligaciones, que por razon de ellos se han contraido en los mercados europeos con aprobacion del mismo Supremo Gobierno; en el objeto primordial i casi esclusivo del tráfico a que están destinadas esas vías férreas, a saber, el salitre, cuyo precio, cuya elaboracion, cuya mano de obra i cuyos derechos de esportacion se contratan i pagan en metálico o en billetes por su equivalente;

7.º Que el Gobierno mismo ha autorizado la interpretacion en este sentido de las cláusulas sobre fletes, de los contratos primitivos i de los celebrados con Montero Hermanos, puesto que al expedir, por decreto de 28 de noviembre de 1876, el reglamento del tráfico para dicha línea, en aplicacion i cumplimiento de las citadas cláusulas, fija la tarifa de carga por quintal a centavo i medio de *monéda nacional*; puesto que conforme a la lei especial del caso no se entiende por tal sino el sol de plata sellado bajo ciertas condiciones i sus respectivas partes alícuotas; i puesto que, aunque el Supremo Gobierno ha asumido la responsabilidad de los billetes de banco i comprometídose a recibirlos en las oficinas de su dependencia, no ha hecho obligatoria o forzosa su admision por los particulares, ni mucho ménos la ha declarado ni podido declararla *moneda nacional*;

8.º Finalmente: que el hecho de la eyeccion está suficientemente acreditado con el tenor de los dos mencionados decretos, desde que por ellos se privó terminantemente a la Empresa del goce en que estaba de cobrar en dinero sonante, i se le obligaba a recibir en pago de ella precisamente billetes por su valor nominal;

*Por estos fundamentos:* de conformidad con lo dispuesto en los arts. 470 del Código Civil, 376 i 379 del de Enjuiciamientos i 18, inc. 5.º del Reglamento de Tribunales, juzgando en primera instancia; declararon haber sido interpuesta dentro del término legal la querrela de despojo; declararon igualmente haberlo inferido el Supremo Gobierno con la expedicion de los dos decretos de 15 de noviembre de 1876 i 4 de enero de 1878; i mandaron, en consecuencia, que los representantes de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá sean restituidos a la posesion en que estaban de cobrar la tarifa de fletes i pasajes en moneda metálica, o su equivalente en billetes de banco; i comuníquese al Supremo Gobierno, ejecutoriada que sea esta resolucion.—*Riveyro.*—*Muñoz.*—*Cisneros.*

Se publicó conforme a la lei, de que certifico.—*Juan E. Lama,* secretario.

## RESOLUCION DE SEGUNDA INSTANCIA EN LA CORTE SUPREMA.

*Lima, diciembre 18 de 1878.*

Vistos: por los fundamentos del auto apelado de f. 141, su fecha 22 de junio último, por el que se declara haber sido interpuesta dentro del término legal la querrela de despojo de f. 84, i que el Supremo Gobierno lo ha inferido con la expedicion de los decretos de 15 de noviembre de 1876 i 4 de enero de 1878, con los demas que contienen, lo confirmaron i los devolvieron.—*Oviedo.—Alvarez.—Leon.—Mariátegui.*

Se publicó conforme a la lei, habiendo sido el voto del doctor Leon el siguiente:

Vistos: i teniendo en consideracion: que la demanda de despojo interpuesta por la Empresa de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá contra el Supremo Gobierno se funda en el hecho de haber estado en posesion de cobrar los fletes i pasajes en moneda metálica o su equivalente en moneda de banco de emision autorizada, de que ha sido privada por el decreto de 15 de noviembre de 1876, ratificado por el de 4 de enero de 1878, que declaran que la Empresa está en el deber de recibir los billetes de banco por su valor nominal en pago de sus fletes i pasajes; que por la cláusula 13 del contrato celebrado por el Supremo Gobierno con Montero Hermanos en 15 de junio de 1878, concediendo el privilejio para la construccion del ferrocarril, con la garantía de 7 por ciento sobre el capital de dos millones de soles, en virtud de la autorizacion lejislativa de 15 de octubre de 1878, se estipuló espresamente que el mínimo de la tarifa seria por cada quintal de carga uno i medio centavos por milla, i por pasaje de primera cinco centavos i por el de segunda tres, sin especificar la clase de moneda en que debia ser satisfecho, no obstante de que en esa época circulaban en plaza libremente los billetes de diversas instituciones bancarias; que entregada la línea al servicio público, consta por diversos informes de los representantes i administradores de la Empresa, que se recibian indistintamente billetes o moneda en pago de fletes pasajes, hasta que sobrevino en el mercado la depreciacion de



billetes en relacion con el dinero sellado, por consecuencia de la crisis monetaria; que es un hecho notorio que esa depreciacion principió a producir sus efectos desde que los bancos suspendieron el pago de sus obligaciones en metálico, hecho que fué autorizado por el decreto de 1.º de agosto de 1875; que despues de esta fecha fué cuando el representante o administrador de la línea férrea principió a cobrar a los esportadores el cinco por ciento de recargo en los fletes que se pagaban en billetes hasta mediados de 1876, en que exijió el quince por ciento por la misma causa, segun los recibos que corren de f. 2 a 5 del cuaderno C; que los elaboradores de salitre, corredores, comerciantes i demas industriales en aquel ramo, hacian los pagos de flete con ese gravámen, compellidos por el imperio de la necesidad para librarse de los graves daños que se les orijinaba, primero con la postergacion o retardo en la esportacion del salitre, segundo con el pago de estadías de los buques que tenian a la carga, i tercero con la paralización del trabajo en las oficinas i consiguiente acumulacion de productos, como es de verse en los escritos que presentaron a la prefectura, quejándose del gravámen i de las indebidas preferencias que se ejercian, lo que manifiesta que léjos de ser tranquila la posesion que la Empresa alega en apoyo de su querella, ella fué por el contrario disputada, reclamada i protestada oportunamente; que esos pagos a que eran obligados los industriales por coaccion, segun se ha espuesto, fueron hechos bajo la condicion espresa de que se estaria, en cuanto a los descargos, a lo que el Gobierno resolviese sobre ellos, como consta de los recibos que la Empresa daba a los cargadores, en los cuales se espone «que el Ferrocarril se comprometia a devolver el recargo, si un descuento en los billetes fuese prohibido por resolucion suprema,» como consta de los recibos de 2 de diciembre de 1875, f. 2. i de 18 de noviembre de 1876, en que se obligó la Empresa «a reembolsar el quince por ciento de descuento de billetes por fletes, si así lo resolviese el Supremo Gobierno;» que esos pagos condicionales i coactos, como se ha espuesto, no pueden constituir posesion desde que eran provisionales i sujetos a la decision de un tercero, mucho mas cuando se han declarado indebidos i no pueden, por consiguiente, reputarse lejítimos ni producir los efectos legales que se previenen en el

art. 465 del Código Civil; que contribuye al mismo fin la solicitud que entabló la Empresa ante el Supremo Gobierno, principal esportador del salitre, a consecuencia de la espropiacion de los minerales, solicitando en diciembre de 1875 i julio de 1876 que, en atencion a la crisis financiera por que atravesaba el país, por consecuencia de la depreciacion de los billetes, se le pagase sus fletes en letras sobre Europa, al cambio, primero, de cuarenta i dos peniques por sol, i despues, al de cuarenta, lo cual fué desatendido i contradice tambien la posesion que la Empresa alega en su favor; que si es verdad que en el reglamento interior de los Ferrocarriles de Tarapacá, aprobado por el Gobierno en 28 de noviembre de 1876, a propuesta de la Empresa, aparece en la foja final una especie de resúmen que dice: «carga jeneral, uno i medio centavos por milla, moneda nacional,» es evidente tambien que las dos últimas palabras «moneda nacional» no se encuentran en la cláusula 13 del contrato; i este hecho da mérito a una discusion detenida para juzgar de su valor i efectos legales i juridicos, que es ajena a la demanda de despojo; que además los representantes del Ferrocarril se han sometido espresa i voluntariamente en sus informes especiales, en sus escritos i en los recibos de fletes dados a los interesados, a lo que se resuelva por el Gobierno, reconociendo su autoridad administrativa, i aun cuando así no fuese, la declaratoria de la verdadera intelijencia de la cláusula de un contrato no puede ser objeto de un juicio de despojo, limitado por la lei a casos especiales i a trámites i fines de distinta naturaleza; que de lo espuesto resulta evidentemente justificado que los empresarios del ferrocarril no han tenido posesion legal del derecho de cobrar los fletes en moneda metálica o en billetes con la depreciacion de plaza, ni lo han verificado de un modo pacífico i a ciencia i paciencia del Gobierno i de los industriales, puesto que sus propósitos a este respecto han sido contradichos i protestados; i constando el compromiso de la Compañía a devolver los recargos si así lo resolviese el Gobierno, i que tampoco concurren en apoyo de la accion posesoria el trascurso del tiempo i demas condiciones esenciales que establecen los arts. 465 i 470 del Código Civil, para que pudiera producir sus efectos legales.

Por estos fundamentos, el voto del que suscribe es porque se

reforme el auto de vista de f. 151, su fecha 22 de junio último; i porque en su consecuencia se declare que el Supremo Gobierno no ha inferido despojo.—*Leon.* —De que certifico.—*Juan E. Lama,* secretario.

VISTA DEL FISCAL DEL SUPREMO TRIBUNAL DE RESPONSABILIDAD.

Excmo. Señor:

Por las escrituras otorgadas en 15 de julio de 1868 i en junio de 1869, el Supremo Gobierno contrató con don Ramon Montero i Hermanos la plantificacion de los ferrocarriles de Iquique a la Noria, i de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo, con sus ramificaciones, estipulándose en centavos el máximo de la tarifa que habia de observarse por la Empresa. Siendo de advertir, siquiera por incidencia, que en el reglamento interior de esos ferrocarriles, aprobado por supremo decreto de 28 de noviembre de 1876, se dice que esos centavos serian de sol, moneda nacional.

En diciembre de 1873 los concesionarios celebraron en Lóndres una Compañía, la que fué aprobada por el Supremo Gobierno con el nombre de «Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú.»

I. Con tales antecedentes tuvo lugar la plantificacion de los ferrocarriles en moneda de plata, o recibia el papel fiduciario que entónces existia. Mas, en 1875 se espiden los desgraciados decretos por los que se declaró que los billetes de banco no tenian ya tal carácter; que no eran pagaderos a la vista i en moneda corriente, que habian dejado de ser signos representativos de la moneda que ántes los esperaba en los bancos para su inmediata conversion, i que habia desaparecido ya; con lo cual dichos billetes dejaron de llevar en sí la prenda del valor que representaban, perdiendo la confianza del público, i tomaron un carácter indefinible, por lo que el comercio comenzó a fluctuar buscando el equilibrio entre la moneda i el papel.

La Empresa de los Ferrocarriles siguió ese movimiento; i continuó cobrando en metálico o en billetes, con una depreciacion del cinco al quince por ciento. Un salitrero se resistió a pagar la depreciacion del billete, i la entregó condicionalmente, estando a las

resultas de lo que resolviese el Supremo Gobierno. Este declaró, en 15 de noviembre de 1876, que la Empresa estaba en el deber de recibir en pago la moneda corriente del día, o sea billetes de banco de emision autorizada por el Gobierno, i habiendo pedido aquélla la reconsideracion de ese decreto, fué declarada sin lugar el 4 de enero de 1878.

En mérito de las dos últimas resoluciones, la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros se querelló de despojo contra el Supremo Gobierno ante la Excm. Corte Suprema de Justicia; i por dos sentencias conformes se ha declarado fundada la accion. Mas, el señor fiscal de esa Corte ha interpuesto para ante V. E. dos recursos de nulidad: uno del auto de f. 214 vta., por el que se mandó dar testimonio de la ejecucion para su cumplimiento, i otro de la resolucion de vista, por la que se declaró el despojo.

II. El primero de esos recursos se funda sustancialmente en la insuficiencia de la fianza ofrecida para obtener el testimonio de la ejecutoria. Mas, aparte de que esa fianza, en último caso, debe ser a satisfaccion del Tribunal que falla en segunda instancia, segun el art. 1741 del Código de Enjuiciamientos, tenemos que en este juicio ha sido prestada innecesariamente i solo a mayor abundamiento; pues en los juicios de restitucion de despojo, el auto en que ella se ordena *se ejecuta sin embargo de apelacion*, art. 1374; i por consiguiente sin necesidad de fianza, como se pidió i ordenó oportunamente a f. 155.

III. El segundo de esos recursos, al que se adhiere la delegacion de los bancos en liquidacion, no puede tener otro fundamento pertinente, que no haberse probado uno de los dos extremos de haber poseido o dejado de poseer. Mas, en el considerando 5.º de la sentencia de primera instancia, se puntualizan las pruebas no desvirtuadas que acreditan el hecho de la posesion, i en el considerando 8.º se demuestra que la Empresa dejó de poseer a causa de los decretos citados.

Es de agregar, que se ha alegado tambien la estemporaneidad de la querella, a contar desde la fecha del primer decreto; pero en los cuatro primeros considerandos de la sentencia está bien demostrado que el término no debe contarse sino desde que se decla-

ró sin lugar la reconsideracion. Debiendo añadir que este recurso administrativo es no solo de práctica, sino que está reglamentado i está fijado el término de 30 dias.

IV. Aquí podria terminar este dictámen si no existiera en autos el voto discordante del mui ilustrado señor doctor don Bernardino Leon, del que no puede prescindir el que suscribe, por la fuerza de su argumentacion.

Ese voto se funda en que la Empresa recibia indistintamente billetes o monedas, hasta que sobrevino la depreciacion de los primeros.

Que esa depreciacion principió a producir sus efectos desde que los bancos suspendieron el pago en metálico de sus obligaciones, hecho que fué autorizado por el Supremo Gobierno.

Que despues de esa fecha fué que la Empresa principió a cobrar la depreciacion.

Que los interesados hacian los pagos con ese gravámen, compelidos por la necesidad, pero condicionalmente i presentando quejas a la prefectura, lo que manifiesta que la posesion no fué tranquila.

Que contradice tambien esa posesion la solicitud de la Empresa para que se les pague sus fletes en letras sobre Europa a un cambio determinado.

Que la Empresa se ha sometido voluntariamente a lo que resolviese el Gobierno.

El infrascrito cree que el hecho de recibir moneda o billetes cuando éstos sean convertibles, no arguyen contra la posesion de cobrar en metálico, desde que esto solo manifiesta la confianza en el papel convertible.

Que el Supremo Gobierno no declaró de circulacion forzosa ese papel fiduciario, ni que era moneda nacional.

Que ántes de esa fecha, no podia la Empresa cobrar la depreciacion, desde que ésta no existia.

Que evidentemente la posesion no fué tranquila desde que los pagos principiaron a hacerse condicionalmente i se entablaron reclamaciones; pero que lo fué en *el tiempo anterior*, i que esos hechos solo fueron perturbaciones que tuvieron por término el decreto espoliativo, mas si se considera que el pago condicional se

hizo despues de haber intervenido la autoridad. Siendo de notar, que la circunstancia de haberse hecho pagos condicionales solo consta de cuatro recibos simples, que corren en un expediente agregado, que no están reconocidos, ni se conoce la representacion de quien los firma, ni consta por ellos que la gran mayoría de los interesados hubiese hecho los pagos en los mismos términos, pues se refieren a una misma persona, i solo la prueba debidamente actuada hace fé en juicio, segun los arts. 668 i 1649, inc. 6.º.

Que la solicitud para que el Gobierno pagase letras sobre Europa, es una propuesta como cualquiera otra, que en nada acredita la no existencia del hecho de estar cobrando en metálico.

Que si la Empresa se sometió voluntariamente a la decision del Gobierno, i si por ese sometimiento no puede cobrar en metálico, son cuestiones ajenas de un juicio de despojo.

V. Desde que se plantificó la Empresa ha estado ésta en posesion de cobrar en metálico; i no ha interrumpido ese hecho, hasta que se le notificó el decreto espoliativo. Si por su contrato está obligada a recibir a la par los billetes depreciados, si estaba obligada a conformarse con la resolucion del Gobierno o si por cualquiera otra causa no puede exigir los pagos en metálico, allí está el Poder Judicial que es el único competente para decidir *los asuntos contenciosos*; pero el Poder Administrativo, que por otra parte tiene interes en esta cuestion, no ha podido constituirse en juez ni hacerse justicia por sí mismo.

Por tales fundamentos, este Ministerio es de sentir: que V. E. se sirva declarar que no hai nulidad en el auto de f. 214 vta., ni en el resolutivo de f. 151, por el que se declara fundada la querrela de despojo, con lo demas que contiene.

Salvo el mui ilustrado acuerdo de V. E.—Lima, julio 21 de 1879.—*Miguel A. de la Lama.*

FALLO DEL SUPREMO TRIBUNAL DE RESPONSABILIDAD.

*Lima, agosto 7 de 1879.*

Vistos: de conformidad con el dictámen del Ministerio fiscal, cuyos fundamentos se reproducen, declararon no haber nulidad en el auto de f. 214 vta., ni en el resolutivo de f. 189, su fecha 18

de diciembre último, confirmatorio del de f. 151, por el que se declara fundada la querrela de despojo, con lo demas que contiene: i los devolvieron.—*García i García.*—*Pino.*—*Lizárraga.*—*Gomez Sanchez.*—*Benavides.*—*Ingunza.*—*La-Fuente.*

Se votó en público con arreglo a la lei, de que certifico. — *Manuel Patron*, secretario.—(*Anales del Supremo Tribunal de Responsabilidad, por don José Antonio García i García, páj. 265 a 273.*)

*Lima, octubre 15 de 1879.*

Por cuanto el Ministro de Hacienda i Comercio manifiesta en el oficio adjunto estar impedido de conocer en asuntos relativos al juicio de despojo seguido por *Montero Hermanos* contra el Supremo Gobierno, en razon de haber sido abogado de la espresada casa, de conformidad con lo prescrito en el art. 27 de la lei de Ministros, se dispone: que se cumpla en todas sus partes la ejecutoria de la Excm. Corte Suprema, confirmada por el Tribunal de Responsabilidad.

Comuníquese, rejístrese i publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Velarde.*—(*El Peruano* de 18 de octubre de 1879.)

#### NÚM. 17.

Decreto que aprueba la cesion de *Montero* a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, i otros contratos.

*Lima, febrero 10 de 1879.*

Visto el recurso suscrito por *Montero Hermanos*, concesionarios de los ferrocarriles de Tarapacá, en su propia representacion, i don *Alejandro Arenas* i don *Manuel Candamo* por la «Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú,» en el que participan al Gobierno: que con fecha 20 de diciembre último, se ha elevado a instrumento público el contrato de transaccion que *Montero Hermanos* i la «Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú,» habian celebrado en 28 de agosto de 1878, con

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



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

## Núm. 18.

## Concesion a Campbell Jones i Ca.

*Santiago, julio 19 de 1881.*

Vista la nota que precede, la solicitud e informe adjuntos,

Decreto:

Concédese a los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> el permiso que piden en dicha solicitud, en cuanto él se refiere a construir un ferrocarril de sangre entre Agua Santa i Caleta Buena, en el territorio de Tarapacá.

Esta concesion se entenderá hecha sin perjuicio de terceros, i hasta nueva resolucion suprema.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.—PINTO.—*Manuel Recabárren. (Diario Oficial, núm. 1288.)*

## Núm. 19.

Se suspende la concesion a Campbell Jones i Ca. i se establece la competencia de los Tribunales de Justicia.

*Santiago, agosto 13 de 1881.*

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

Habiéndose por presentada esa oposicion, i considerando que el

permiso concedido a los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> fué sin perjuicio de tercero i hasta nueva resolucion suprema,

He acordado i decreto:

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

## NÚM 20.

### Declaracion de caducidad.

*Santiago, enero 29 de 1886.*

Vistos estos antecedentes i teniendo presente:

1.º Que por el decreto de 26 de octubre de 1871, espedido por el Gobierno peruano, se concedió a Montero Hermanos 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 línea principal hasta la frontera sur de la vecina República de Bolivia,» debiendo ejecutarse estas obras en los plazos determinados en dicho decreto i en el de 26 de abril de 1872;

2.º Que por el art. 20 del primero de los decretos mencionados, se reservó el Gobierno la facultad de hacer caducar o dejar sin efecto el permiso referido i privilejio otorgado si Montero Hermanos no ejecutaba las obras a que se comprometia en los plazos estipulados;

3.º Que incorporado el territorio de Tarapacá al de esta República, a virtud del tratado de paz de 21 de mayo de 1883, i adquirida por este medio la soberanía en aquel territorio, el Gobierno de Chile puede ejercer todos los derechos i facultades reservados al Gobierno peruano en el decreto que queda mencionado;

4.º Que reconocida la soberanía de Chile en Tarapacá, la Empresa del ferrocarril ha quedado tambien sometida por este he-

cho a las prescripciones legales chilenas relativas a tales empresas, i, por consiguiente, a la inspeccion de la autoridad en la forma establecida por las mismas leyes;

5.º Que ejerciendo esta vijilancia la autoridad chilena, se advirtió que, destinado especialmente el ferrocarril al acarreo del salitre que se elabora en el interior en diversos establecimientos, la industria salitrera, que es la principal en aquel territorio, se sentia perturbada en su desarrollo a consecuencia de las condiciones de porteo exijidas por la Empresa del Ferrocarril;

6.º Que en tal situacion se representó al Gobierno que la Empresa aludida habia perdido el derecho al goce del privilejio concedido por el Gobierno peruano i, en consecuencia, que podia permitirse por la autoridad a quien correspondiese dar tal permiso, la construccion de cualquiera vía que concurriese a facilitar el acarreo del salitre a la costa;

7.º Que apreciando el Gobierno esta situacion i procurando conciliar equitativamente los intereses que se presentaban en pugna, indicó a la Empresa del ferrocarril un arreglo que, sin dañar los de ella, diera facilidades al porteo de la industria salitrera, abaratando el costo con que hoi está gravada; arreglo a que no ha sido posible arribar; i

8.º Que aparece de estos antecedentes que Montero Hermanos no ha ejecutado hasta el presente todas las obras a que se refiere el mencionado decreto de 26 de octubre de 1871, por lo cual el Gobierno se halla en el caso de hacer uso de la facultad que le acuerda el art. 20 ya citado.

Oido el voto consultivo del Consejo de Estado i el dictámen del Fiscal de la Suprema Corte de Justicia,

Decreto:

Se declara que han caducado el permiso i privilejio concedidos a Montero Hermanos por el mencionado decreto de 26 de octubre de 1871.

Anótese i publíquese.—SANTA MARÍA.—*E. Crisólogo Varas.*—*(Diario Oficial de 1.º de febrero de 1886.)*

