



REPUBLICA DE CHILE  
GOBIERNO INTERIOR  
INTENDENCIA  
SEGUNDA REGION

**RESERVADO**

RES. No : 226 /

ANT.: Oficio Ord. No 182 de 10/8/92  
de División Jurídica de Bienes  
Nacionales.

MAT.: Incidencia del Ferrocarril de  
Antofagasta a Bolivia, en el  
desarrollo Urbano de Antofa-  
gasta.

INC. : Antecedentes.

---

ANTOFAGASTA, 30 de Octubre de 1992.

DE : INTENDENTE II REGION - ANTOFAGASTA

A : S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CHILE

Con motivo del Recurso de Protección ROL No 7.933 de la I. Corte de Apelaciones de esta ciudad, interpuesto por la Empresa "The Antofagasta (CHILI) and Bolivia, Raylway P.L.C.", en contra de la Dirección Regional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas - II Región, el Ministerio de Bienes Nacionales emitió el informe contenido en el Oficio en referencia, cuya copia se adjunta, en el cual se pronuncia sobre la legitimidad y validez de los títulos que pretende el F.C.A.B., concluyendo que la Empresa Ferroviaria se encuentra ocupando sin respaldo de títulos los terrenos que se atribuye en el Recurso.

El informe antes referido, aconseja investigar una posible ocupación indebida de propiedades fiscales por parte de F.C.A.B., las que incluyen enormes extensiones de tierras, además de Maestranzas y patios en sectores céntricos de la Capital de la II Región.

La situación precedentemente expuesta, atendida su importancia, compromete necesariamente la acción de diferentes Ministerios a nivel central, dado que su definitivo diagnóstico y orientación excede claramente el ámbito Regional.

En virtud de lo anterior se ha estimado indispensable que V.E., salvo su mejor opinión, instruya a las respectivas Carteras de Estado con el objeto de que estos se coordinen y aboquen al estudio de este problema proponiendo alternativas que concilien el interés público con el privado de manera global y permanente.



**Tus ideas, en marcha.**

Obra a obra, asegurando el porvenir de los Hombres y Mujeres de esta Tierra.



REPUBLICA DE CHILE  
GOBIERNO INTERIOR  
INTENDENCIA  
SEGUNDA REGION

- 2 -

Sirvase encontrar adjunto :

- 1.- Copia del Informe emitido por la División Jurídica de Bienes Nacionales en relación a la legitimidad y validez de los títulos que pretende F.C.A.B. en Quebrada Carrizo o La Negra, II Región.
- 2.- Síntesis de las problemáticas planteadas respecto de F.C.A.B. que exceden el ámbito de OD.PP. y que involucran otras Carteras de Estado.
- 3.- Croquis y listado de los terrenos ocupados por F.C.A.B. dentro de los límites urbanos de Antofagasta.

Saluda atentamente a Ud.,



BLAS ESPINOZA SEPULVEDA  
INTENDENTE REGIONAL

BES/JVA/OBG/CD/DCM/LEF/vms.



**Tus ideas, en marcha.**

Obra a obra, asegurando el porvenir de los Hombres y Mujeres de esta Tierra.

ANT.- Of. Ord. N° 2.281, de 08.07.92, de la Subsecretaría de OO.PP.

Ofs. Ords. N°s. 1694 y 1695 de 22.07.92, de la Seremi de Es. Nac. de la II Región.

Of. Ord. N° 1.702, de 24.07.92, de la Intendencia de la II Región.

Of. Ord. N° 078, de 14.07.92 del Fiscal OO.PP. II Región.

MAT.- Legitimidad y Validez de los títulos que pretende F.C.A.B. en Quebrada Carrizo o La Negra, II Región.

SANTIAGO: 10 AGO 1992

DE : ABOGADO JEFE DE LA DIVISION JURIDICA

A : SR. MINISTRO DE BIENES NACIONALES

1°.- En estos antecedentes, al Sr. Subsecretario de Obras Públicas, mediante Oficio Ord. N° 2.281, de 8 de Julio del año en curso, al que se han acumulado los oficios remitidos sobre la misma materia por el Sr. Intendente Regional y el Sr. Fiscal de OO.PP. de la II Región, ha tenido a bien dirigirse a este Ministerio, solicitando un pronunciamiento sobre la legitimidad y validez en derecho de los títulos que pretende la empresa "Antofagasta (Chili) and Bolivia Raylway P.L.C." sobre unos terrenos públicos ubicados en el sector de Quebrada Carrizo o La Negra, comuna de Antofagasta de la II Región.

Según expresa el Sr. Subsecretario, con motivo de la ejecución de las obras de

reparación del camino público en el acceso Sur de la ciudad de Antofagasta, que resultó seriamente destruido por la catástrofe aluvional ocurrida el 18 de Julio de 1991, la empresa mencionada ha entablado un recurso de protección ante la I. Corte de Apelaciones de Antofagasta, atribuyéndose el uso y goce exclusivo sobre una franja contigua al camino público, que ha puesto en peligro el normal desarrollo de los trabajos referidos. Dicha situación ha obligado a examinar a fondo los títulos que exhibe la empresa recurrente constatándose que usa terrenos fiscales en un espacio fijado por ella misma, sin límites ni demarcación precisada y sin respaldo en ningún plano oficial.

Se adjunta al efecto, copia del escrito en que se formaliza el recurso, informe de la Dirección de Vialidad de la II Región y de los antecedentes acompañados a los expedientes acumulados.

2º.- Al respecto cúmplenos expresar a US., que la empresa del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia fundamenta su acción en la concesión otorgada por el Estado de Chile a la Compañía de Salitras y Ferrocarril de Antofagasta, por una Ley sin número de 17 de Enero de 1884, publicada en el Diario Oficial de fecha 22 del mismo mes. Esta concesión, al igual que los demás bienes del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, habrían sido adquiridos por la recurrente a la Compañía Huanchaca de Bolivia, según consta de la inscripción de fs. 69 N° 80 del Registro de Propiedad del año 1898 del Conservador de Bienes Raíces de Antofagasta, reinscrita a fs. 981 N° 1.088 del año 1983 del mismo Registro y Conservador.

Según reza la aludida inscripción, don Juan Scherzer presentó una copia autorizada de protocolización hecha ante el Notario de Valparaíso don Julio César Escalada, de una escritura de convenio o compraventa otorgada en Londres ante el Notario Público de esa ciudad don John Williams Peter Jauralde, el 28 de Noviembre de 1888, por la Compañía Huanchaca de Bolivia como vendedora y la Sociedad The Antofagasta-Chili- and Bolivia Railway Company Limited, como compradora y que se halla

inscrita en el registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces del año 1889 a fs. 34 vta., treinta y cinco y treinta y seis, bajo el N° 46, inscripción que se tiene a la vista y en la que el Conservador hizo constar que no se indicaban deslindes respecto de los inmuebles inscritos porque no aparecían en el título y él no creía necesario exigirlos en vista de la naturaleza de los inmuebles, pero que en suma The Antofagasta-Chili- and Bolivia Railway Company Limited, quedaba dueña del Ferrocarril al interior con todos sus derechos, concesiones, privilegios y demás expresado que pertenecieron a la Compañía Huanchaca de Bolivia.

En virtud de esta inscripción, la empresa recurrente se atribuye el dominio de la concesión, la que le otorgaría el uso y goce exclusivo y excluyente sobre la franja de terreno de todo el ferrocarril y, en especial, la que señala como afectada, que va desde el límite urbano del puerto de Antofagasta, en el Kilómetro 3,595 hasta el primer cambio de la Estación Fortezuelo, ubicada en el kilómetro 29,290 del FCAB, tramo que tendría una longitud de 25.695 metros y un ancho de 20 metros.

3°.- En concepto de esta División Jurídica, corresponde analizar en primer término, la naturaleza de los derechos que se atribuye la empresa recurrente, que derivan de su carácter de cesionaria o adquirente de la concesión otorgada por el Estado de Chile mediante Ley de 22 de Enero de 1984, a la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, para luego determinar la legalidad o validez de los títulos en que funda esos derechos.

La Ley, en su artículo 1°, autoriza a la citada compañía para prolongar su ferrocarril con dirección a Bolivia y le otorga una concesión para explotar la vía, garantizándole un interés del seis por ciento anual sobre el capital que invierta, en los términos y condiciones que la misma ley señala. La concesión le otorgaba además a la compañía, en su artículo 4°, el uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la vía, estaciones y sus dependencias.

4°.- La concesión otorgada por la ley de 22 de Enero de 1984, corresponde en esencia a lo que en Derecho Administrativo se conoce como contrato de concesión de servicio público y que en doctrina se define como aquel en que el Estado entrega a un empresario particular la atención de una necesidad pública o de un servicio de utilidad pública que normalmente le habría correspondido satisfacer a aquél, a cambio del derecho del concesionario a percibir una tarifa o precio de los usuarios del servicio, bajo el control y supervigilancia de la Administración.

Sobre el particular don Enrique Silva Cimma opina que "es evidente que el nacimiento del servicio concedido arrancará siempre, y salvo disposición expresa de la ley, de la voluntad de la autoridad que resuelve desprenderse de la obligación de cumplir directamente un cometido que a ella concierne, para entregarlo a un particular concesionario que acepta someterse al Derecho Público en sus relaciones con el Estado". A continuación agrega: "Es por eso que siendo este orden de consideraciones el que nos parece predominante en la concesión, creemos que es justamente él el que ha de caracterizar la esencia de la institución." ("Derecho Administrativo Chileno y Comparado", Editorial Jurídica 1961, Tomo II, Pág. 284).

5°.- Aún cuando la concesión que nos ocupa fue otorgada por ley, los derechos que de ella emanan no son otros sino los propios de todo contrato administrativo de concesión y los que se desprenden de su texto expreso. En tal sentido, además de otorgar la concesión, la ley en su artículo 4° concedía a la Compañía el uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la vía, estaciones y sus dependencias y, por lo tanto, tal derecho no autorizaba su inscripción, como se hizo, en el Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces, cuestión que conduce, en primer lugar, a poner en tela de juicio la validez de dicha inscripción.

En efecto, a la fecha de la inscripción se encontraba en plena vigencia el Reglamento

del Registro Conservatorio de Bienes Raíces, el cual en sus artículos 52 y 53 contempla los títulos que deben y pueden inscribirse. Basta un somero análisis de dichas disposiciones para concluir que en el mejor de los casos, la concesión otorgada por la ley mencionada, podría considerarse incluida en el N° 2° del artículo 53, esto es, entre los títulos que pueden inscribirse como, por ejemplo, las servidumbres y otros gravámenes sobre bienes inmuebles no comprendidos entre los números 1° y 2° del artículo 52 y el contrato de arrendamiento en el caso del artículo 1962 del Código Civil.

6°.- Por su parte los artículos 31 y 32 del Reglamento del Registro Conservatorio de Bienes Raíces, disponen que el Conservador de Bienes Raíces llevará tres libros: el Registro de Propiedad; el de hipotecas y gravámenes y el de interdicciones y prohibiciones de enajenar. En el primero se inscriben las translaciones de dominio de los bienes raíces y, en el segundo, las hipotecas, censos, derechos de usufructo, uso y habitación, los fideicomisos, las servidumbres y otros gravámenes semejantes.

De lo anterior fluye que si bien se trataba de un título de aquellos que pueden inscribirse, en ningún caso podía haberse inscrito en el Registro de Propiedad, por cuanto no constituía un título translativo de dominio y que sólo podía haberse inscrito en el segundo de los registros mencionados, esto es, en el Registro de hipotecas y gravámenes. Al no haberse hecho así, tanto la inscripción de fs. 59 N° 80 del Año 1898 como la reinscripción de fs. 981 N° 1.088 del Año 1983, son nulas absolutamente, lo que no significa que afecte la validez o vigencia de la concesión, por cuanto siendo un título de aquellos que pueden inscribirse, los efectos que produce la inscripción son distintos de los que deben inscribirse.

No obstante, creemos que si afecta el ejercicio de esos derechos por parte de la empresa, en cuanto significaría que la utilización de la franja y demás terrenos por la empresa sería sólo una situación de facto y no jurídica que obviamente habría que

regularizar.

7°.- En segundo lugar, el título invocado por la empresa concesionaria no especifica ni individualiza convenientemente la franja de terrenos fiscales que se encontrarían afectos a la concesión, con su exacta ubicación y deslindes, no cumpliendo con el N° 3° del artículo 81 del citado Reglamento, que exige, al igual que lo hace el artículo 78 N° 4°, que la inscripción contenga la situación de la finca afecta al gravamen y sus linderos. Tal deficiencia fue advertida en su oportunidad por el Conservador de Bienes Raíces de la época, de lo que dejó expresa constancia en la inscripción. La Minuta protocolizada con fecha 26 de Marzo de 1898, con la que posteriormente se quiso completar el título, adolece del mismo vicio de imprecisión y en ningún caso es idónea para salvar la omisión, por no cumplir con el artículo 2° de la Ley de 22 de Enero de 1884, que exigía la aprobación presidencial del trazado y plano de la vía, ni con el artículo 82 del Reglamento del Registro Conservatorio de Bienes Raíces. Esta última disposición prescribe que las enmiendas que tengan por objeto superar deficiencias de los títulos deben ser suscritas por ambas partes y no como se hizo en la minuta a que se alude, en que la propia concesionaria por sí y ante sí determina la situación y extensión de los inmuebles afectos a la concesión, sin intervención de la contraparte el Fisco de Chile.

El actual trazado de la vía férrea que utiliza el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, no está fundamentada en planos ni en levantamientos topográficos que hayan sido conocidos y aprobados por los organismos antecesores del Ministerio de Bienes Nacionales ni por este último, en su calidad de administrador del patrimonio estatal de acuerdo con el artículo 1° del Decreto Ley N° 1.939, de 1977. Por consiguiente, el Estado no puede otorgar reconocimiento a una situación de facto que ha significado el uso de terrenos fiscales indeterminados, sin sujeción a las normas legales que rigen para todos los bienes raíces y, en particular, para los del Estado

Esta irregular situación amerita



que se efectúe en lo inmediato, una completa investigación sobre una posible ocupación indebida de terrenos fiscales por parte del mencionado Ferrocarril.

8ª.- Argumenta además la empresa recurrente, que la Dirección de Vialidad no habría respetado la concesión ferroviaria de la que es propietaria y que le otorgaría "el uso y goce exclusivo y excluyente" de la franja de terreno que menciona, al ejecutar trabajos que afectarían el normal desplazamiento de los trenes, a tal punto que el paso de algunas locomotoras se haría imposible, poniendo además en riesgo cierto no sólo en la actualidad, el transporte ferroviario en el sector sino que también a futuro por eventuales escurrimientos de aguas, aluviones y desmoronamientos. Que además los trabajos constituyen una abierta infracción a la Ley de Ferrocarriles, cuyo texto refundido fue fijado por D.S. del Ministerio de Obras Públicas N° 1.157, de 1931, que le otorga derecho sobre una franja de 20 metros y que impide abrir zanjas, hacer excavaciones o cualquiera otra obra en una zona de protección que se extiende en 20 metros a ambos lados de la vía férrea.

Sobre este punto, sin perjuicio de lo ya dicho anteriormente acerca de la imprecisión de los títulos que esgrime la empresa del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, en cuanto a la exacta ubicación de la franja vial en el sector en conflicto, la que sin duda debe haberse visto agravada por las profundas variaciones que provocó el aluvión de 1991 en la topografía y configuración de la quebrada, algunas, al decir de la Dirección de Vialidad de la II Región, de naturaleza irreversible, conviene señalar que en el contrato de concesión de servicio público, las relaciones entre el Estado y el concesionario quedan reguladas por el Derecho Público además de las estipulaciones propias del contrato, sin que por el hecho de entregarse a la gestión privada cambie la naturaleza jurídica del servicio que sigue siendo público. Como vimos, tales características constituyen principios esenciales en estos contratos, de cuya aplicación se derivan importantes consecuencias, entre otras la facultad de la Administración

para modificar en cualquier momento el régimen y la organización del servicio público, en bien de la colectividad (Enrique Silva Cimma, Ob. cit., Pág. 288).

No es ilegal ni arbitrario, por lo tanto, que la Administración del Estado, a raíz de la catástrofe aluvional ocurrida el 18 de Junio de 1991, se haya visto en la necesidad, en bien de la colectividad, de ejecutar ciertos trabajos, con el objeto de reparar las obras que resultaron dañadas y restablecer los servicios interrumpidos, aún cuando con ello pudiera haberse alterado el primitivo trazado de la vía férrea. Ello no sólo es comprensible sino que perfectamente legítimo, ya que esas posibles alteraciones se han debido a un desastre de la naturaleza, es decir, a una fuerza mayor y en que la Administración ha cumplido al haber notificado por publicaciones en los diarios y puesto directamente en conocimiento de la empresa recurrente, con la debida anticipación, los trabajos que se iban a ejecutar y los planos de las obras con los nuevos trazados, sin que ésta los haya objetado en tiempo y forma.

La Ley de Ferrocarriles, cuyo texto fue fijado por D.S. N° 1.157, de 13 de Julio de 1951, contiene numerosas disposiciones que otorgan ciertas atribuciones específicas a la Administración como, por ejemplo, las contenidas en los artículos 8°; 23; 51 letra g); 100 N°s. 1°, 5° y 11°; etc., etc.

9°.- Llama, asimismo, poderosamente la atención a esta Asesoría Jurídica, que la actora haya dado por sentada la validez, en forma a priori, de una concesión cuya vigencia no ha sido probada.


Referente a este tópico, es conveniente señalar que la Ley de Ferrocarriles en su artículo 1°, hace aplicable sus disposiciones a los ferrocarriles particulares existentes a la fecha de su dictación, en lo que no contraríen los derechos y obligaciones creados a las empresas por las leyes que hubieren otorgado las concesiones; en su artículo 7° establece que en cada concesión se deberá fijar el plazo de la concesión y en su artículo 11°, inciso tercero, agregado


por la Ley N° 16.436, que "Los concesionarios de terrenos fiscales o bienes nacionales de uso público, destinados a la explotación de líneas férreas o sus anexos, a la vigencia de la presente ley, con excepción de los que no tengan un plazo especial de término, deberán pedir la renovación de sus concesiones dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que ésta empiece a regir."

Ahora bien, no ha sido posible confirmar por no haberse ubicado los respectivos decretos en los archivos de este Ministerio, si de acuerdo a las disposiciones citadas y respecto de los terrenos que motivan la controversia, se habrían dictado los Decretos N°s. 1.612, de 24 de Junio de 1937, del ex Ministerio de Fomento, que concedió un permiso por 30 años al Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia para usar terrenos fiscales en la comuna de Antofagasta con líneas e instalaciones de este ferrocarril y N° 244, de 16 de Junio de 1969, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que renovó dicho permiso por el plazo de 25 años, el que habría vencido el 1° de Enero de este año. Se estima de suma conveniencia verificar esos decretos, que podrían contribuir en la búsqueda de una solución al problema, lo que podrá hacerse con mayor facilidad en el propio Ministerio de Obras Públicas.

Es todo cuanto podemos informar a US. sobre la materia consultada.

Saluda atentamente a US.

  
MARCELO SANHUEZA URZÚA  
Abogado

  
EDUARDO SILVA VILLALÓN  
Abogado Jefe  
División Jurídica

## A N E X O

SINTESIS DE ALGUNAS PROBLEMATICAS RESPECTO DE F.C.A.B.  
QUE EXCEDEN EL AMBITO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS,  
INVOLUCRANDO OTRAS CARTERAS DEL ESTADO.

### 1.- CONTAMINACION AMBIENTAL

- a) Uno de los graves problemas de contaminación que afectan a la capital de la II Región tiene su origen en los patios de F.C.A.B., motivada por la carga y descarga de concentrados minerales procedentes de Bolivia.

Tal situación ha hecho crisis con el reclamo de los vecinos del sector central de la ciudad, los que han interpuesto un recurso de protección en contra de esta Empresa. Por otro lado, existen medidas administrativas adoptadas por el Servicio Nacional de Salud, respecto de las cuales se informo al Sr. Ministro del Interior por Of. reservado N° 142 de 2/8/92.

En el señalado oficio se explica que por resolución N° 1115 del 19/5/92, el Servicio Nacional de Salud le requirió a F.C.A.B. hacer un proyecto de adecuación para eliminar la contaminación atmosférica detectada en área circundante de los patios en la descarga, acopio y carguio de mineral boliviano en tránsito a Ultramar.

De esta resolución F.C.A.B. apeló señalando que no le corresponde asumir la responsabilidad financiera de satisfacer dicha exigencia debido a que el recinto de acopio lo mantiene entregado en comodato a la Agencia Aduanera Boliviana.

- b) Por otro lado, la I. Municipalidad de Antofagasta dictó la ordenanza N° 004 del 7/7/92, que en lo principal prohíbe en el radio urbano de la ciudad el transporte, el almacenamiento y manipulación de cualquier material fragmentado o particulado o granel en vehículos y/o terrenos abiertos.

### 2.- INFRAESTRUCTURA URBANA

- a) Los distintos emplazamientos industriales de F.C.A.B. se ubican en sectores claves para el desarrollo urbano de esta capital regional, (ver plano explicativo), lo que entraba obras de infraestructura vitales para la seguridad de Antofagasta, como son las vías aluvionales del sector Norte, los pasos vehiculares del casco central y el emplazamiento de edificaciones públicas largamente esperadas como el Palacio de Justicia; y otros sectores susceptibles de ser utilizados para construir viviendas con posibilidad de agua, lo que involucra políticas de vivienda de la ciudad.















**Tus ideas, en marcha.**

Obra a obra, asegurando el porvenir de los Hombres y Mujeres de esta Tierra.



# DE ANTOFAGASTA

## SIMBOLOGIA

-  BOMBAS
-  CAÑONAS DEFENSIVAS (Mayo, Mendi y Tacna)
-  COMPAÑIA DE TELEFONOS
-  EDO. ELAS Y TELEFONOS
-  CABLE-TELÉFONO
-  **TERRENOS PROPIEDAD DEL F. C. A. B.**
-  **TERRENOS FISCALES EN CONCESION AL F. C. A. B.**
-  HOSPITAL
-  INDUSTRIA FABRICA
-  UNIVERSIDADES
-  CORREO Y TELEGRAFO
-  ENTEL







ESTUDIO DEL MERCADO  
DE TIERRA COMUNA DE  
ANTOFAGASTA II REGION

PLANO Nº 3



OBSERVACIONES:

-  - NÚMERO CORRESPONDIENTE EN FICHA
-  - 01 - NÚMERO TASACION COMERCIAL
-  - 02 - NÚMERO TASACION SERVICIO
-  - 03 - NÚMERO OFERTA EL MERCURIO

DE 5

ESCALA:  
1 : 20.000

MATERIA:  
VALORES DE SUELO (COMERCIALES)

TERRENOS OCUPADOS POR EL FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA A BOLIVIA EL SECTOR URBANO DE ANTOFAGASTA, CONFORME LIBRO DE TITULOS DE LA EMPRESA CITADA, INDIVIDUALIZADOS EN SU PLANO Nº 9898, INSCRITOS EN EL CONSERVADOR DE BIENES RAICES DE ANTOFAGASTA, INFORMACION PROPORCIONADA EL 4 DE OCTUBRE DE 1977.-

TERRENOS PROPIEDAD DEL F.C.A.B.

<u>Título</u>	<u>Ubicación</u>	<u>Fecha Escritura</u>	<u>Inscripción</u>	<u>Fecha</u>
1.- 22	Calle Iquique entre Lima y Zenteno	03-05-1895	Fs. 129 vta. Nº 188	06-07-1901
2.- 23	Patios Norte y Sur, Línea principal hasta altura calle Baquedano	09-09-1895	Fs. 30 vta, Nº 36	05-03-1896
3.- 24	Línea principal, altura calle Baquedano y calle Baron de la Riviere	31-10-1896	Fs. 327 Nº 331	03-12-1896
4.- 14	Patio Antofagasta	26-03-1898	Fs. 59 Nº 8	31-03-1898
5.- 25	Calle Iquique s/Nº (patio Norte)	20-12-1898	Fs. 330 vta. Nº 801	-12-1898
6.- 26-27	Avda. Argentina y calle Covadonga	06-09-1899	Fs. 220 vta. y 221 Nº 331	06-11-1896
7.- 28	Calle Zenteno con Iquique	21-04-1900	Fs. 74 vta. Nº 122	23-04-1900
8.- 29	Calle Iquique entre Lima y Zenteno	13-09-1900	Fs. 284 vta. Nº 157	20-12-1900
9.- 42	Manzana Nº 377, hoy Nº 826	31-12-1903	Fs. 145 Nº 217	21-02-1908
10.- 42	Manzana Nº 378, hoy Nº 827	31-12-1903	Fs. 145 Nº 217	21-02-1908
11.- 44	Patio Norte, frente Avda. Cautín	30-06-1906	Fs. 691 vta. Nº 757	30-07-1906
12.- 43	Calle Serrano Nº 456	23-08-1906	Fs. 756 Nº 829 Fs. 757 Nº 832	25-08-1906
13.##37	Calle Coquimbo Nº 1053-1071	24-08-1897	Fs. 154 vta. Nº 218	08-04-1902 ###
14.- 49	Patio Bellavista	22-02-1908 27-06-1908	Fs. 461 vta. Nº 509 Fs. 669 Nº 838	20-03-1908 03-07-1908
15.- 89	Calle Serrano Nº 451	01-05-1923	Fs. 137 vta. Nº 221	24-05-1923
16.- 93	Calle Washington Nº 2787	01-04-1929	Fs. 203 Nº 204	11-04-1929
17.- s/Nº	Calle Carrera Nº 1835-1853	28-12-1951	Fs. 617 Nº 681	31-12-1951
18.-	Patio Norte, Venta Directa Dto. 625 Lote Nº 1 y Lote Nº 2, corresponden a	20-10-1986	Fs. 265 vta. Nº 322	18-02-1987
	Títulos Nºs. 72 y 21 del listado de concesiones			

<u>Título</u>	<u>Ubicación</u>	<u>Fecha Escritura</u>	<u>Inscripción</u>	<u>Fecha</u>
19.- s/N <sup>o</sup>	Estanque Norte Agua Potable-			
20.- s/N <sup>o</sup>	Estanque Km. 6,5 línea Principal)	)---Permuta según Ley N <sup>o</sup> 11.224 o Ley N <sup>o</sup> 17.531 de 22-08-53 y 08-10-71, respectivamente.		

TERRENOS FISCALES EN CONCESION AL F.C.A.B.

<u>Título</u>	<u>Ubicación</u>	<u>Fecha Escritura</u>	<u>Inscripción</u>	<u>Fecha</u>	
1.- 14	Parte de línea principal, Km 3,595 a Km 6,850 (Límite Urbano)	Ley sin N <sup>o</sup> de 07-01-1881	Fs. 59	N <sup>o</sup> 80	31-03-1898
2.- 21	Parte vía alta, franja de 25 m Ex Estación Playa Blanca	09-08-1900	Fs. 189	N <sup>o</sup> 346	13-09-1900
3.- 50	Parte Ex Estación Playa Blanca	N <sup>o</sup> 1.080 20-05-1909	Fs. 477	N <sup>o</sup> 447	03-12-1909
4.- 82	Parte terreno para cañería N <sup>o</sup> 2 y Estanque Norte Agua Potable	N <sup>o</sup> 3.048 31-10-1911	Fs.	N <sup>o</sup> 182	01-06-1912
5.- 72	Parte ramal a Mejillones, franja de 30 m de Km 2,201 hasta límite urbano Norte Km 8,4 del ramal.	12-09-1913	Fs. 395	N <sup>o</sup> 472	11-10-1913
6.- 51-68	Línea principal Km 6,5, terreno para estanque agua.	N <sup>os</sup> . 3506/3138 04-11-1913 ?	Fs. 32	N <sup>o</sup> 72	03-03-1905 ?
7.- 4	Línea principal Km 5,5, para servicio agua potable	N <sup>o</sup> 1.633 31-07-1917	Fs. 418	N <sup>o</sup> 582	27-10-1917

No se ubican en Flano N<sup>o</sup> 9898 del F.C.A.B.

121	Patio Norte (Terreno arrendado)	Dto. N <sup>o</sup> 244 01-06-1969			
73	Terreno lado Poniente Ex Asilo Infancia (arrendado)	N <sup>o</sup> 3171 08-11-1913	Fs. 6	N <sup>o</sup> 7	09-01-1914

  
Guillermo Beltrán Ramírez  
Inspector



```

-----+-----+-----+
| Código CVO          Panel Ingreso De Datos          Fecha 02-NOV-1992 |
|-----+-----+-----+
| Nip 92/25200__-__ Hora 14:42      Tipodoc OFI      Caracter RES ___ |
| Numdoc 226_____ Fechadoc 30-OCT-92      Destinatario PAA |
| Firma Blas_Espinoza_Sepúlveda_____ Sexo ___ |
| Institución o Intendencia_II_Región_____ |
| Dirección _____ Región II___ |
| Ciudad Antofagasta_____ País CHI |
|-----+-----+-----+
| Derivada CBE Fecha 02-NOV-92      Nop _____ |
| _____ Necesita Respuesta N |
| _____ Nop Relacionado |
| Resumen SOLICITA A S.E. INSTRUYA A CARTERAS DE ESTADO CON EL OBJETO QUE |
| COORDINEN Y SE ABOQUEN AL ESTUDIO DE PROBLEMA DE INCIDENCIA DEL |
| FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA A BOLIVIA, EN DSLLO.URBAANO DE II REGION |
|-----+-----+-----+
| Next Screen para Realizar Derivaciones Externas |
|-----+-----+-----+
| Transaction completed -- 1 records processed. |
| Char Mode: Replace Page 1 Count: *0 |

```

*Nadie*

*Y  
Javier*