

LEY DE 24 DE NOVIEMBRE DE 1911

FERROCARRILES.—Acéptanse las modificaciones y aclaraciones á la concesión hecha al señor James S. Whitton.

ELÍODORO VILLAZÓN
Presidente de la República de Bolivia

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

Artículo único.—Acéptanse las modificaciones y aclaraciones á la concesión ferroviaria hecha al señor James S. Whitton por la Ley de 23 de septiembre de 1910, en los siguientes términos:

1.—Para los efectos de la garantía del 5%, que acuerda el Estado sobre el capital invertido en las obras del ferrocarril, se fija en cuatro mil quinientas libras el costo kilométrico, incluyendo el valor de los tres puentes sobre los ríos Pilcomayo, Parapetí y Grande.

2.—Para la amortización de los gastos de construcción, materiales y equipos, se establecerá un fondo de amortización. Esta amortización corresponderá anualmente al uno por ciento (1 %) del capital invertido y será pagado por el concesionario á los tenedores de bonos que emitiera la empresa, mientras la línea produzca menos del seis por ciento (6 %) de entrada líquida, hasta que se haya amortizado dicho capital. La amortización será acumulativa.

El Gobierno pagará al concesionario el capital que éste hubiere invertido en la formación del fondo de amortización, renunciando por todo el tiempo que sea necesario para cubrir ese capital, sin intereses/al reembolso que prevé el artículo séptimo de la ley de concesión, cuando la línea produzca más de cinco por ciento (5 %) de entrada líquida.

En el caso de que la línea produjera más del seis por ciento (6 %), de entrada líquida, el concesionario devolverá al Gobierno lo que éste hubiera pagado como garantía de interés y para formar el fondo de amortización con el excedente anual sobre el seis por ciento (6 %) de las entradas líquidas de la línea.

3.—Una vez terminado el privilegio establecido en el artículo 14 de la Ley de concesión, de 23 de septiembre de 1910, no podrá la empresa ser gravada con mayores impuestos que los que soportan compañías de la misma clase en el país.

4.—En cuanto á los materiales que se han de emplear y las construcciones que se hagan, se seguirán los métodos y el sistema generalmente usados en los ferrocarriles de Bolivia.

5.—La empresa tiene derecho á cobrar almacenaje en caso de que la carga no sea retirada á las cuarenta y ocho horas de su depósito en almacenes ó propiedades de la Compañía. La tarifa será fijada de acuerdo entre el Gobierno y la Empresa.

6. — Considerando que la construcción del ferrocarril depende de la construcción de la línea argentina hasta la frontera, la empresa por su parte y el Gobierno de Bolivia por la suya, gestionarán ante el Gobierno Argentino la conclusión de la línea á la frontera, produciéndose la caducidad de la concesión de 23 de septiembre de 1910, de acuerdo con su artículo 5º., si á los dos años de firmada la escritura, dichas gestiones no hubieran dado resultado alguno, pero, si al expirar ese plazo, la línea argentina estuviera próxima á construirse, el Gobierno de Bolivia lo tendrá en cuenta y concederá á la empresa una prórroga en el plazo fijado en el artículo 5º de todo el tiempo que sea necesario para que se puedan transportar los materiales por la línea argentina.

La empresa, además, se compromete á comenzar los trabajos de movimiento de tierras en todos los puntos donde ello fuere posible, aún antes de que la línea argentina esté habilitada para el transporte y queda autorizada para comenzar los trabajos en Puerto Rojas, si ello fuere posible ó conveniente.

7.—Todos los pedidos que la Compañía haga sobre sustancias inorgánicas ó minerales dentro de su zona de privilegio y de las tierras que lleguen á concedérsele, le serán concedidas con preferencia dentro del plazo de la garantía.

8.—Queda entendido que los planos de estudio que la empresa presentara hasta fines de abril de 1913, serán modificados, si en el curso de la construcción resultaren necesarias tales modificaciones. La empresa se compromete á tener la comisión de ingenieros en el terreno de los estudios hasta el 1º de abril de 1912.

9.—Habiéndose reducido la concesión de las tierras á un mil leguas, la empresa entrará en posesión de ellas en la proporción de ciento cincuenta leguas por cada cien kilómetros construidos, debiendo ubicar dichas mil leguas dentro de tres años de las presentes modificaciones.

10.—Aféctanse al pago de la garantía otorgada en la cláusula anterior, las rentas de las Aduanas del Noroeste, especialmente la de Villa Bella ó la de la Aduana que se fundará en Guayaramerín ú otro puerto del río Mamoré.

11.—Para el servicio de interés, de la garantía y de la amortización, los libros de las empresas serán arreglados anualmente, debiendo pagarse en este mismo término los intereses de garantía y amortización que hubiere, por cada cincuenta kilómetros en vez de cien, considerándose cada uno de los tres grandes puentes equivalente á veinticinco kilómetros de línea.

12.—La empresa hará los estudios necesarios para construir un ramal, que partiendo de un lugar navegable sobre el río Pilcomayo, termine en un punto conveniente, Norte de Villa Montes. Las condiciones de este ramal se fijarán oportunamente.

13.—La empresa se llamará "Ferrocarril Este de Bolivia" (Eastern Bolivia Railway Company).

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del H. Congreso Nacional.

La Paz, 18 de noviembre de 1911.

MACARIO PINILLA. RICARDO CORTÉS.

J. V. Zaconeta, Ezequiel Romecin C.,
Senador Secretario. D. S.

Manuel M. Padilla.
D. S. ad hoc.

Por tanto: la promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.

Palacio de Gobierno en la ciudad de La Paz, a los veinticuatro días del mes de noviembre de mil novecientos once años.

ELIODORO VILLAZON.

Aníbal Capriles.