

LEY DE 9 DE ENERO DE 1900

Ferrocarriles.- *Se aprueban anteriores Resoluciones Supremas que conceden á los señores Devés y C.^a la explotación de un Ferrocarril que comunique los ríos Aquiry y Purús con el Orthon, Beni y Madre de Dios.*

JOSE MANUEL PANDO

Presidente Constitucional de Bolivia

Por cuanto: la Convención Nacional ha sancionado la siguiente ley:

LA CONVENCION NACIONAL

Decreta:

Artículo 1º.- Apruébanse la Resoluciones Supremas de 9 de Junio y 1º de Septiembre de 1899, relativas á la concesión hecha a favor de los señores Devés C.^a, para la construcción, equipo y explotación de un ferrocarril que establezca la comunicación entre los ríos Aquiry y Purús con el Orthon, Beni y Madre de Dios, con las aclaraciones y en la forma siguientes:

Artículo 2º.- El Supremo Gobierno, concede á los señores Devés y C.^a autorización bastante para construir, equipar y explotar un ferrocarril con el objeto de establecer la comunicación entre los ríos Beni, Madre de Dios, Orthon, Aquiry y Purús: dicho ferrocarril tendrá su punto de arranque en el río Beni, en el Orthon ó el Madre de Dios, en un lugar accesible á las lanchas que navegan- en dichos ríos y sus afluentes, y terminará en el río Acre ó Aquiry, en un punto donde la navegación por vapores sea practicable todo el año hasta el Pará.

Artículo 3º.- El Supremo Gobierno reconoce que los señores Devés y C.^a y sus legítimos cesionarios tienen la propiedad y posesión de la línea férrea que se construya con arreglo del artículo 1º, así como la de los telégrafos, teléfonos y otras obras accesorias relacionadas con el tráfico del ferrocarril, durante 99 años á partir de la fecha de la entrega de la línea al servicio público, al cabo de los cuales pasará gratuitamente a la del Estado. No obstante, éste se reserva el derecho de expropiación en esta forma: dentro de los primeros 30 años después de entregada la línea al servicio público, podrá el Estado expropiar la línea y sus accesorios, mediante el pago de las obras, material fijo y rodante, instalaciones, al precio de costo comprobado por el Gobierno, aumentando el 15% en calidad de indemnización; de los materiales y existencias al precio de venta corriente y el pago del terreno que no haya sido baldío, ocupado por las instalaciones de toda clase del ferrocarril, al precio corriente comprobado por el Gobierno, de los terrenos en la región y en la fecha de la expropiación. Pasados los 30 años, podrá también el Estado conseguir dicha expropiación, pero con la rebaja del 25% sobre el precio de costo, y el de la venta de los terrenos que no hayan sido baldíos en la región y fecha de la expropiación.

Artículo 4º.- La empresa se obliga á construir y equipar una línea telegráfica o telefónica en toda la extensión del ferrocarril que implante, la cual formará parte de la concesión contenida en esta propuesta, y el público podrá hacer uso de ella pagando á la Empresa el precio de una tarifa que se establecerá ulteriormente, de acuerdo entre el Supremo Gobierno y los concesionarios. Sin embargo, el Estado se reserva el derecho de construir otra línea, de su propia cuenta, en la misma extensión.

Artículo 5º.- El Supremo Gobierno se obliga á no permitir durante 30 años, contados desde que el ferrocarril se entregue al tráfico público, la construcción de ningún otro ferrocarril que tenga el mismo objeto, en una zona de 25 kilómetros a cada lado de la línea.

Artículo 6º.- Los materiales necesarios para la construcción, equipo y explotación de la línea férrea, telegráfica ó telefónica, á que se contrae esta concesión, con exclusión de mercaderías en general se introducirán libres de todo derecho fiscal ó municipal, conforme a disposiciones pertinentes al caso, durante el plazo de 30 años. La Empresa, en ejecución de las diversas cláusulas del contrato, estará exenta del pago de patentes municipales e impuestos fiscales durante el mismo plazo.

Art...7º Se concede gratuitamente a la Empresa los terrenos baldíos de propiedad nacional que se encuentren en la extensión de la línea, y que sean indispensables para la construcción de ella, sus estaciones, almacenes y demás dependencias, así como el libre uso de las aguas vertientes y corrientes y de los materiales de construcción y combustible, que sean necesarios para el mantenimiento del ferrocarril y que no tengan dueño conocido o que pertenezcan al Estado o municipalidades.

Artículo 8º.- El Supremo Gobierno declara que la Empresa á que se refiere esta concesión, es de necesidad y utilidad pública y que gozará, por consiguiente, de todos los privilegios que las leyes conceden en tal caso; por lo cual, el Gobierno se compromete a facilitar la expropiación de los terrenos pertenecientes á corporaciones ó particulares, que considere necesarios para la línea y sus dependencias, pagando la compañía su valor justificado.

Artículo 9º.- El Gobierno de Bolivia no garantiza ningún interés sobre el capital invertido por la Empresa.

Artículo 10º.- El ferrocarril tendrá la trocha de 75 centímetros con material liviano, apropiado al tráfico requerido. Los concesionarios tendrán el derecho de elegir una trocha más ancha si les parece mejor y practicable, pero no más angosta.

Artículo 11.- Los señores Devés y Cia. se obligan:

1º. A presentar los estudios y planos definitivos el 1º. de Febrero de 1901.

2º. A emplear en la construcción y equipo de las líneas férreas, telegráfica o telefónica, rieles de acero y material de primera clase.

3º. A principiar la construcción a los seis meses de la aprobación de los planos por el Supremo Gobierno, y á terminarla á los dos años y medio.

Artículo 12.- Juntamente con los ingenieros de la Empresa, asistirá á los estudios y trabajos un ingeniero fiscal, encargado de estudiar los planos, presupuesto, equipo de la línea y organización del servicio. Todo desacuerdo que se suscitare en el Gobierno, el Ingeniero fiscal y la Empresa ó sus ingenieros, será dirimido en Bolivia por un tercero elegido de común acuerdo, cuyo fallo arbitral será inapelable.

Artículo 13.- Las tarifas *máximum* para el transporte de la carga, serán fijadas en moneda nacional por tonelada y kilómetro.

Artículo 14.- Se autoriza a los señores Devés y Cia. o al que represente sus derechos, á elegir los terrenos de propiedad nacional existentes en las Delegaciones del Madre de Dios y del Purús que puedan necesitar, en proporción de cinco kilómetros cuadrados por cada kilómetro de línea férrea que se construya. Dichos terrenos deberán estar comprendidos en lotes alternados que no pasen de veinticinco kilómetros cuadrados cada uno.

Si en ellos existieren estradas o gomerías, estas serán adjudicadas á la Empresa, si lo solicitare, conforme a las leyes relativas a adjudicación de pertenencias gomerías.

Si los terrenos elegidos por la Empresa no contuvieren esta clase de árboles, serán adjudicados por el Gobierno, el cual se compromete a extender gratuitamente, a favor de ella, títulos de propiedad perpetua.

Artículo 15.- Los lotes de terrenos alternados con el Fisco, indicados en el artículo anterior, solo podrá adjudicarlos el Estado, una vez que se entreguen al tráfico público las secciones del ferrocarril en extensiones de a veinticinco kilómetros de línea férrea, conforme a los que tendrá derecho la Empresa a la elección de que habla el mismo artículo.

Artículo 16.- Dentro de los nueve meses de la fecha de esta concesión, depositarán los concesionarios en uno de los Bancos de Bolivia, la suma de veinte mil bolivianos (Bs.20,000) en efectivo o en Letras Hipotecarias, a la orden del Gobierno. Los intereses correspondientes al depósito, pertenecerán al concesionario, y en caso de que la Empresa constructora del ferrocarril dejare transcurrir cualquiera de los plazos fijados por el artículo 11, sin llenar las respectivas obligaciones que le impone, quedará caduca la concesión y consolidado en su totalidad el depósito a favor del Gobierno.

Entregada al tráfico la primera mitad de la línea férrea, se devolverá el depósito a los Empresarios, previo informe del Ingeniero Fiscal.

Artículo 17.- Para los recíprocos compromisos que establece este contrato, ambas partes contratantes adoptan, conforme a la ley monetaria del Estado, la moneda de plata de veinticinco gramos de peso y de ley nueve décimos fino.

Artículo 18.- Los empleados y trabajadores de la Empresa, durante la construcción y explotación de la línea, serán exceptuados del servicio militar y del de la Guardia Nacional, salvo el caso de guerra extranjera ó de servicio previsto por la Ley de Conscripción.

Artículo 19.- El transporte ó conducción de las balijas de correo, se hará gratuitamente en los trenes ordinarios. Tendrán pase libre permanente en cualquier tren o vehículo del ferrocarril, los funcionarios encargados de la supervigilancia del tráfico de la línea.

Artículo 20.- Los militares uniformados, jueces, agentes policíarios y demás funcionarios públicos que viajen en comisión del servicio, pagarán individualmente en los trenes ordinarios al comprar sus respectivos boletos de pasaje, la mitad del precio de la tarifa, siempre que acrediten el hecho de ser empleados y de viajar en comisión del servicio público.

Artículo 21.- El transporte de tropa y su equipo, lo mismo que la carga del Estado, por trenes especiales, se hará según la tarifa que se establezca con una rebaja a lo menos del cincuenta por ciento sobre las tarifas generales.

Artículo 22.- La escritura pública que se extienda del presente contrato, el registro de hipotecas correspondiente y demás documentos relativos a él, quedan exonerados del pago de timbres.

Artículo 23.- Los señores Devés y Cia. quedan autorizados para transferir esta concesión a un sindicato o sociedad anónima, nacional o extranjera, previo consentimiento del Supremo Gobierno.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones de la Convención Nacional.-- Oruro, 9 de Enero de 1900.

PASTOR SAINZ

ISAAC G. EDUARDO. C. Secretario

ABEL ITURRALDE. C. Secretario

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

Palacio de Gobierno en Oruro, á 9 días del mes de Enero de 1900.

JOSE MANUEL PANDO

CARLOS V. ROMERO