

## LEY DE 4 DE DICIEMBRE DE 1911

**FERROCARRILES.**—Otorgase á The Madeira Mamoré Railway concesión para explotar y poseer una línea férrea que partiendo de la ribera izquierda del río Mamoré termine en la ciudad de Riberalta.

ELIODORO VILLAZON,  
Presidente de la República de Bolivia

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1.º—Otórgase á The Madeira Mamoré Railway, legalmente representada por Jhon H. Pope, una concesión legal para construir, poseer y explotar una línea férrea que partiendo de la ribera izquierda del río Mamoré, en las inmediaciones de la cachuela Guayaraguasú, pase por el puerto de Guayaramerín y termine en la ciudad de Riberalta. La ruta de dicho ferrocarril, cuya trocha será de un metro deberá seguir el trazo que fuere indicado como más conveniente por los ingenieros de la compañía, previa aprobación del Supremo Gobierno. Este ferrocarril deberá ser puesto al servicio público en el plazo de dos años contados desde a fecha en que se concluya el puente que debe construirse sobre el Mamoré conforme al artículo 9º de la presente concesión.

Artículo 2.º—El concesionario se compromete a establecer y explotar la navegación á vapor (ú otra clase de motor) en conexión con el ferrocarril Madera—Mamoré en los ríos Beni, Mamoré, Chimoré, Madre Dios, Iténez y Abuná haciendo el servicio de pasajeros y carga. Dicho servicio se hará en la siguiente forma: Dentro de un año desde la terminación de la línea principal del ferrocarril Madera—Mamoré se pondrá en servicio tres lanchas de 50 á 100 toneladas para el tráfico de los ríos Abuná, Iténez y Mamoré. Un año después que el ferrocarril mencionado en el artículo 1.º llegue á Riberalta, se pondrán tres vapores más, destinados á los ríos Chimoré, Río Grande, Beni, Madre de Dios y Orton sin que ello importe una restricción para que se establezca en lo sucesivo un servicio más amplio.

Artículo 3.º—La compañía constructora y explotadora del ferrocarril indicado gozará de los derechos siguientes:

a) El Estado reconoce al concesionaria la garantía del 5 % sobre el capital invertido en la construcción de dicho ferrocarril. Dicha garantía regirá por el plazo de 25 años y sólo será exigible desde que se entregue al público cada sección de 30 kilómetros, exceptuando la última que podrá ser menor.

b) Quedan afectadas especialmente al servicio de la garantía referida todos los rendimientos de las Aduanas existentes en los ríos indicados y los de las que se crearen para el movimiento de dicho ferrocarril.

Para los efectos de la cuenta de la garantía se fijan los gastos de explotación en el 60 % máximo del producto bruto de la línea, debiendo hacerse la liquidación definitiva al terminar cada año económico de la empresa. El Supremo Gobierno comprobará el costo kilométrico de la línea, mediante ingenieros designados al efecto y en vista de la cuenta de construcción.

c) El concesionario gozará el privilegio de zona de 25 kilómetros á cada lado de la línea, sin que ello impida que otros ferrocarriles por construirse entre puntos distintos de los determinados por la presente concesión puedan cruzar la vía sin dejar y tomar carga dentro de la zona de privilegio.

d) El concesionario tiene el derecho de construir muelles y otras obras para el desarrollo del tráfico respectivo.

e) El concesionario tendrá derecho de usar gratuitamente, para la construcción y explotación del ferrocarril, las aguas pertenecientes al dominio público, la cal, la madera, piedras y otros materiales, siempre que se encuentren en terrenos del Estado.

f) El ferrocarril será considerado como obra de utilidad pública para los efectos de la expropiación y podrá hacer uso gratuitamente de los terrenos del Estado para la línea, estaciones, muelles y todo lo que sea accesorio para dicho ferrocarril y los vapores.

g) Se declara también de utilidad pública la construcción de puertos, muelles, líneas telegráficas, debiendo expropiarse los terrenos de los particulares de conformidad á las leyes.

h) El concesionario tiene derecho de importar libres de derechos aduaneros ó impuestos de cualquier género, sea fiscales, municipales ó departamentales; existentes ó por crearse, todos los materiales de construcción para la vía permanente, material rodante, telegráfico, maquinarias, herramientas, combustible y de más útiles, así como el material de construcción para edificios, muelles, etc, para la explotación y conservación de las líneas y para las obras adicionales que fueren necesarias. La empresa industrialmente considerada,

queda eximida de todo impuesto, contribución nacional, departamental ó municipal. Esas liberaciones durarán 30 años, al cabo de los cuales pagarán los concesionarios los mismo impuestos y contribuciones que todas las empresas ó compañías de ir, misma clase, todos los materiales consignados en el presente inciso, deberán catalogarse conforme al Supremo Decreto de 9 de diciembre de 1910.

i) Durante el tiempo de la construcción, gozarán de los mismos privilegios de exención mencionados en el inciso anterior, las medicinas y ropa para los trabajadores, lo mismo que el mobiliario y útiles que se empleen en los campamentos, exceptuándose los derechos que se asignen á los hospitales. Dichas importaciones no podrán ser vendidas al público y los concesionarios quedan obligados á evitar el abuso de esta franquicia. El concesionario deberá calcular y depositar anualmente en el Ministerio de Hacienda, en el curso del mes de enero, una lista de los artículos que sea indispensable liberar de los derechos de importación, calculando estrictamente las cantidades, á fin que se facilite la expedición de las órdenes respectivas.

j) El concesionario tendrá la facultad de construir y poseer las líneas telegráficas y telefónicas que fuesen necesarias para la construcción y explotación del ferrocarril y para el servicio de navegación, pudiendo el Gobierno poner en los postes un alambre destinado al servicio del público. Las líneas del concesionario, solo serán usadas por el Gobierno en caso de faltar las suyas ó de hallarse interrumpidas.

k) El concesionario podrá explotar el ferrocarril por medio de fuerza de vapor ó eléctrica ó de otra clase según convenga, quedando autorizado para hacer las instalaciones respectivas.

l) Los empleados del ferrocarril, de los vapores, de telégrafos y de teléfonos quedarán exentos del servicio militar, pagando el impuesto de ley, salvo caso de guerra internacional.

ll) El concesionario tiene derecho para fijar las tarifas de transportes de pasajeras y carga, de acuerdo con el Supremo Gobierno; fijación que se hará cada dos años, teniendo en cuenta las condiciones especiales del Oriente de Bolivia.

m) El concesionario aprovechará para la construcción de la línea un ancho total de treinta y cinco metros de zona, fuera de las que necesite para estaciones, muelles y demás dependencias.

n) El concesionario garantiza la ejecución de las obras á que se obliga, con un depósito de cuatro mil libras esterlinas [£ 4,000] á tiempo de firmar la escritura pública, y con otra suma igual á los seis meses después, debiendo hacerse los depósitos en el Consulado General en Londres á orden del Tesoro Nacional. Estas sumas serán devueltas al concesionario una vez que los trabajos ferroviarios representen una suma igual al total de las garantías prestadas. Ambas cantidades deben quedar consolidadas á favor del fisco si los trabajos de construcción del ferrocarril no comienzan á los seis meses de que la línea de San Antonio lleguen á Guayaramerin.

o) El concesionario puede vender, arrendar ó traspasar en todo ó en parte la construcción del ferrocarril y su explotación, así como la navegación ó sus dependencias, previo consentimiento del Gobierno; pero queda prohibido vender ó arrendar ninguna parte de la concesión á ningún Gobierno extranjero, bajo la pena de quedar caduca de hecho la concesión.

p) El concesionario puede construir puentes, caminos carreteros y de herradura donde lo requiera el servicio, y si éstos son de utilidad pública, se le concederán las subvenciones que puede acordar el Gobierno de la Nación.

Artículo 4. °—El Gobierno gozará en el ferrocarril construido y en los vapores destinados á la navegación de los derechos siguientes:

a) Sobre materiales que se internen por el ferrocarril con destino á los que construyere el Gobierno, tendrá éste la rebaja del 50 % en las tarifas respectivas. Sobre los materiales de los ferrocarriles que construyan las empresas particulares se concederá cuando menos la rebaja de un veinticinco por ciento, sin excluir otras rebajas que podrán hacerse por contratos particulares. Se entiende por materiales de construcción para ferrocarriles, los siguientes: Rieles y accesorios, durmientes, material rodante, rieles y durmientes para Decauville, carbón de piedra, madera destinada á puentes y edificios, maquinarias á vapor para terraplenes y enrielladuras, acero y fierro para puentes, cemento, cal y piedras, material telegráfico y telefónico, picos, pala y azadones, calaminas, carpas y herramientas para la vía, y demás artículos y útiles señalados en el Decreto Supremo de 9 de diciembre próximo pasado.

b) Gozarán de pasaje libre en el ferrocarril y los vapores, el señor Presidente de la República, Ministros de Estado, los Senadores y Diputados, el Prefecto del Departamento, el Director de Obras Públicas y el personal de las Inspecciones generales de ferrocarriles, aduanas y telégrafos.

c) Los empleados públicos, viajando en servicio, los oficiales del ejército, tropas, artillería y municiones, gozarán de la rebaja del 50 % de las tarifas respectivas, debiendo darse las órdenes por los Ministros correspondientes, por el Director de Obras Públicas ó por los Prefectos. Los empleados públicos y los oficiales del ejército que tengan orden por pasaje del 50 % de rebaja, pagarán en la estación de embarque precisamente el otro 50 % al contado, salvo orden expresa del Gobierno para que le sea cargado en cuenta. Todo con sujeción á los artículos 6º, 7º y 14 del Decreto de 25 de mayo de 1903. Igual rebaja le corresponde á la carga destinada al Estado.

d) Las balijas y encomiendas postales ó de correspondencia para el interior ó exterior, como entre las estaciones del ferrocarril, se trasportarán gratis, y la empresa dará libre pase al conductor de la correspondencia.

e) El uso de las líneas telegráficas de la empresa queda sujeto á la ley de ferrocarriles. El Presidente de la República, los Ministros de Estado, los Directores Generales de telégrafos, aduanas y correos, tendrán derecho á remitir telegramas libres, en las líneas de la empresa.

f) El Gobierno organizará en la línea y en la navegación la policía necesaria para el resguardo del orden público cuando lo crea conveniente, sin oposición de la empresa.

Artículo 5.º—Las discusiones que se susciten sobre la inteligencia ó ejecución de este contrato, se resolverán por arbitraje, nombrando cada parte un arbitro, debiendo nombrarse el dirimidor por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la República. El tribunal funcionará en el lugar que de común acuerdo se designe, y su fallo no admitirá ningún otro recurso.

Artículo 6.º—El ferrocarril construido y sus accesorios pertenecerán en propiedad absoluta y á perpetuidad á los concesionarios; salvo el derecho permanente que tiene el Estado para expropiarlo en cualquier tiempo, mediante el pago de su costo comprobado en la época de su expropiación más una bonificación del diez por ciento sobre el monto del mismo.

Artículo 7.º—Siempre que se verificase y comprobase oficialmente la existencia de tierras baldías, el Estado se obliga á vender á "The Madeira Mamoré Railway Company" la extensión de mil quinientas leguas cuadradas, cuya ubicación se fijaría de acuerdo con la empresa. Los concesionarios quedan facultados para verificar las exploraciones conducentes al descubrimiento y denuncia de dichas tierras, con cargo de revisión por el Supremo Gobierno.

Las condiciones relativas á la naturaleza del terreno, precio y ubicación de los lotes se regirán por las leyes respectivas. El precio de las tierras total ó parcialmente adjudicadas á los concesionarios, se descontará de las sumas anualmente devengadas por el fisco á título de garantía de intereses.

Los concesionarios se comprometen á desarrollar y establecer empresas industriales ó agrícolas en los lugares adecuados. Se obligan, además, á establecer dentro de quince años por lo menos tres industriales ó agrícolas; entendiéndose que en su defecto los concesionarios se obligan á establecer una familia por cada mil hectáreas.

El concesionario tendrá el plazo de cuatro años, computables desde la fecha en que se firme la escritura definitiva, para verificar las exploraciones y fijar la ubicación de las tierras, conforme á las condiciones establecidas anteriormente, bajo la pena de caducidad sino se hubieran ubicado.

Artículo 8.º—Con el objeto de facilitar la conexión del ferrocarril Madeira Mamoré con el de la presente concesión, el Gobierno de Bolivia se compromete á activar las gestiones diplomáticas conducentes á obtener la modificación del artículo 7.º del Tratado de Petropolis, en el sentido de sustituir el ramal convenido en dicha cláusula, con la obligación de construirse por e Gobierno del Brasil un puente sobre el río Mamoré en las inmediaciones que salven la cachuela Guayaramerín.

Artículo 9.º—En todo lo que no está previsto, queda sujeta la concesión á la Ley de Ferrocarriles.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del H. Congreso Nacional.

La Paz, 23 de noviembre de 1911.

MACARIO PINILLA. RICARDO CORTÉS.

*Moisés Ascarrunz.*      *E. Romecin C.,*  
Senador Secretario.      D. S

*José Gil.,*  
D. S.

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

Palacio de Gobierno.—La Paz, á los cuatro días del mes de diciembre de mil novecientos once años.

ELIODORO VILLAZON.

*Aníbal Capriles.*