

Ley de 6 de Enero de 1910

Ferrocarril Eléctrico.- *Se acepta la propuesta de la empresa Luz y Fuerza de Cochabamba, para construir uno de Quillacollo á Arani*

ELIODORO VILLAZON
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Por cuanto el Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL

Decreta

Artículo único.- Acéptase la propuesta de la empresa "Luz y Fuerza Cochabamba", para construir y explotar un ferrocarril eléctrico de Quillacollo á Arani, con ramales á Vinto y Santivañez, en los términos siguientes:

1º.- La Compañía "Luz y Fuerza Cochabamba" prolongará la actual línea férrea á tracción eléctrica que construye de Quillacollo hasta el pueblo de Arani, de la Provincia de Punata, pasando por la ciudad de Tarata ó sus proximidades, por el pueblo de Cliza ó sus proximidades y por la ciudad de Punata.

Queda además autorizada para construir un ramal del punto de la Angostura ú otro más apropiado de la vía principal, al pueblo de Caraza y otro ramal de Quillacollo al río Vinto.

2º.- Las condiciones en que se deben construir las vías serán las que siguen:

a) Trocha de 750 milímetros;

b) Rieles de 20 libras m/m. el metro, por lo menos;

c) Durmientes de madera del país, molle, algarrobo ó eucaliptus, de 1 m. 50 de largo por 15 X 10;

d) Transmisión de la fuerza desde la usina generadora, con una tensión mínima de 10.000 Volts, en corrientes trifásica, por alambres desnudos de 10 milímetros de espesor, sobre postes de eucaliptus de 7 á 8 metros de alto;

e) Transformación de la corriente alternativa en corriente continua de 500 volts, comunicada á los trolleys para el movimiento de los convoys;

f) El material rodante se compondrá de la cantidad exigida por el tráfico de locomotoras eléctricas; carros de primera y segunda clase para pasajeros, bodegas de equipaje, bodegas de carga, carros para ganado, combustible, maderas y materiales de construcción.

3º.- Se edificarán estaciones principales de Cochabamba y Arani, proporcionadas á las necesidades del tráfico, y sub estaciones en la Angostura, Tarata, Cliza, Punata, Caraza y Quillacollo.

Se instalará una maestraza en Cochabamba.

4º.- Hallándose presentados los planos y estudios definidos de la sección Quillacollo-Cochabamba, los de la sección Cochabamba á Arani y ramales á Caraza y Vinto, en su caso, con los correspondientes presupuestos, serán presentados al Supremo Gobierno, para su aprobación dentro de los doce meses de firmado este contrato.

Los trabajos comenzarán á los seis meses de aprobados los planos, salvo la sección Quillacollo-Cochabamba, que se halla en actual obra; la de Cochabamba á Arani, á los dos años de aprobados los planos, salvo fuerza mayor, casos fortuitos o imposibilidad de transportes.

5º.- Las tarifas serán de un máximo de cinco centavos por pasajero de primera clase, de tres centavos por pasajero de segunda, de cuatro centavos por quintal métrico de equipajes, de dos y medio centavos por quintal métrico de carga; todo por cada kilómetro de recorrido. La carga, para carros completos, tendrá una rebaja del 30 %, y la empresa podrá conceder mayores rebajas para embarques que pasen de un carro. Se pagarán también tarifas diferenciales para el transporte de materiales de construcción y ganado en pié.

Las tarifas serán revisadas y aprobadas cada año por el Supremo Gobierno.

6º.- La empresa responderá, sin lugar á observación alguna, de la pérdida ó extravío de cualesquiera bultos ó valores que se le hubieran entregado con las formalidades prescritas en sus reglamentos, salvo los únicos casos de fuerza mayor ó accidentes fortuitos.

7º.- La Empresa transportará gratis las balijs de correos. La carga y pasajes para el Estado tendrán una rebaja del 50% sobre la tarifa ordinaria.

8º.- La Compañía queda autorizada para establecer el alumbrado eléctrico en todos los pueblos del tránsito, mediante contratos que celebre con las respectivas Municipalidades, y para la venta de fuerza en todo el trayecto.

9º.- El Estado garantiza un interés del 6% anual al capital que se necesitare o invirtiere en la construcción de toda la línea, desde Quillacollo á Arani y en los ramales á Caraza y Vinto, así como en la nueva usina o línea que estableciere para la generación y transmisión de la fuerza, fijándose en un máximo de libras esterlinas 300.000 el total del costo, del que no podrán pasar las obras descritas, obligándose la Compañía, en casos de que dicho costo fuera mayor, á cubrir la diferencia que faltare sin garantía alguna.

Para el efecto, una vez aprobada esta propuesta por el Congreso y firmado el contrato, la Compañía queda autorizada á emitir bonos que ganen dicho interés hasta el monto antes fijado y el Supremo Gobierno se obliga á servir semestralmente la cuota garantizada, depositándola en el Banco que indiquen los suscritores de bonos. El producto neto del empréstito será entregado al Supremo Gobierno, quien lo depositará en un banco de su confianza, autorizando á girar a la Compañía contra dicho depósito, bajo su vigilancia, á medida que se hagan los gastos de construcción, sin que tales fondos puedan distraerse de su objeto en ningún caso. Los intereses que produzca el depósito serán invertidos en el servicio de la garantía.

10º.-Desde el momento en que cada servicio sea entregado al tráfico, el producto neto de la explotación ó sea la utilidad, será entregada al Supremo Gobierno para el servicio de la garantía

11º.- Tan luego como las utilidades netas pasen del 6%, una mitad del excedente se destinará á rembolsar al Tesoro Nacional del saldo que haya resultado á su favor para el servicio de la garantía y la otra mitad cederá en beneficio de la Compañía

12º.- La utilidad neta que produjeran las nuevas instalaciones de la luz y fuerza, hechas por la energía generada por la usina que la Compañía establezca con capital garantizado, se destinará en una mitad á la amortización del capital, mediante sorteos periódicos ó compra de los bonos, y la mitad cederá en beneficio de los accionistas de la Compañía. Podrá también ésta, si lo estima conveniente, destinar el total de dichas utilidades á la amortización de los bonos.

13º.- El tipo de emisión de los bonos se fijará de acuerdo con el Supremo gobierno, en vista de las propuestas que se obtengan.

14º.- El plazo de la garantía acordada por el Estado será de 25 años, á cuya expiración deberá la Compañía haber amortizado totalmente el capital.

15º.-La compañía tendrá la propiedad de los ferrocarriles, usinas y demás dependencias instaladas con el capital garantizado, por sesenta años, que se computarán desde el día en que toda la red sea puesta al servicio público. A la expiración de aquel plazo, dichas instalaciones garantizadas pasarán á propiedad del Estado, á título gratuito.

16º.-El Supremo Gobierno Fiscalizará de la manera más amplia y en la forma que lo estime conveniente, la inversión del capital en las construcciones y la explotación de las vías. En caso de desacuerdo, se someterán ambas partes á la decisión de la Corte Suprema de la República, pronunciada sobre el informe de un ingeniero nombrado por parte del gobierno y de otro, nombrado por la Compañía.

17º.- Los ferrocarriles, usinas y todas las obras que se realicen con el capital garantizado, quedan hipotecados á la seguridad de dicho capital.

18º.-La Compañía internará, libres de derechos y de todo impuesto fiscal y municipal, las maquinas, materiales, útiles, enseres y artículos destinados a la construcción y explotación de las líneas, usinas é instalaciones de luz y fuerza. Estará igualmente, libre de los impuestos fiscales ó municipales de tránsito sobre los materiales del país que emplee en dichos objetos. El Estado gestionará la rebaja de fletes para la carga destinada á la ejecución de línea en los ferrocarriles nacionales.

19º.- Se declara de necesidad y utilidad pública las tierras, aguas y depósitos de estas, que se necesiten para el establecimiento de las vías, estaciones y obras de generación ó transmisión de fuerza; debiendo hacerse, en cada caso, la expropiación conforme á ley.

20º.- Se concede igualmente a la Compañía el derecho de ocupar los caminos públicos y calles, sin indemnización alguna, para la estructura de las vías y conducción de la fuerza eléctrica.

21º.- La Compañía quedará exenta de todo impuesto fiscal ó municipal que se quisiera situar sobre sus capitales ó rentas, durante 25 años.

22º.-Subsiste la concesión que se le tiene acordada por ley de Diciembre de 1901, de ocupar los brazos de la prestación vial en solo la sección de Cochabamba á Quillacollo. Subsiste, igualmente, por tres años más, á contar de la fecha en que se firme el contrato, la concesión de la propia ley, para que la Compañía de Luz y Fuerza, como concesionaria que es de los derechos de don Roberto Suárez, pueda construir, sin garantía, una red de tranvías urbanos en la ciudad de Cochabamba, con prolongación a Calacala.

Queda sin efecto la subvención á que se refiere el artículo 10º de la mencionada ley de Diciembre de 1901.

23º.- La Compañía tendrá el privilegio de zona, por diez años, en una extensión de 20 kilómetros a cada lado de las líneas que construya, sin que pueda oponerse á que otras líneas crucen la vía. Este privilegio de regirá sino con respecto á ferrocarriles de igual clase.

24º.- La Compañía podrá transferir á otra empresa esta concesión, previo consentimiento del Supremo Gobierno

25º.- Podrá el Estado expropiar, en cualquier tiempo, las líneas férreas, con un beneficio líquido del 15% a favor de la empresa sobre el costo de ellas

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del H. Congreso Nacional.

La Paz, 29 de Diciembre de 1909.

Macario Pinilla.- Adolfo Ortega.- Luis F. Jémio. S.S.-Gabino Pereira, D. S.-
Nemesio A. Mariscal, D. S.

Por tanto: La promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.
Palacio de Gobierno, La Paz, á 6 de Enero de 1910.

Eliodoro Villazón.- *Angel Diez de Medina*