

LEY Nº 735

LEY DE 21 DE FEBRERO DE 1929

Ferrocarril Arica-La Paz.— *Autorízase al Poder Ejecutivo para suscribir un contrato de arrendamiento de la sección boliviana de esta línea.*

HERNANDO SILES,
Presidente Constitucional de la República.

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1°.—Se autoriza al Poder Ejecutivo para suscribir un contrato de arrendamiento de la sección boliviana del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz y del ramal Tareja-Corocoro, de acuerdo con las estipulaciones que siguen.

Artículo 2°.—El Gobierno de Bolivia concede a los señores Jorge Saenz, José María Gamarra y Soliz Hermanos, (los concesionarios), la administración, manejo y operación técnica y arrendamiento de la sección boliviana del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz y del ramal de Tareja a Corocoro, en los términos de los artículos que se detallan a continuación.

Artículo 3°.—a) Los Concesionarios, organizarán una sociedad anónima de empresa privada, formada por capitalistas exclusivamente nacionales, la cual se hará cargo de la administración del citado ferrocarril en calidad de arrendamiento por el término de seis años, a contar de la fecha en que se haga la entrega real definitiva de la línea;

b). Esta concesión no podrá ser transferida a otra entidad sin el consentimiento previo y preciso del Gobierno, no pudiendo en ningún caso pasar a capitalistas extranjeros por ninguna transacción, acción, ni juicio contra la empresa.

c). Igualmente la transferencia de acciones de la sociedad anónima que se forme solo podrá hacerse entre capitalistas bolivianos, previa calificación por el Directorio de la Compañía, siendo nula toda transferencia en contravención a este precepto. Anualmente para los efectos de este artículo, la Compañía presentará al Gobierno y publicará una nómina de los accionistas.

Artículo 4°.—El capital autorizado de la Compañía Boliviana del Ferrocarril de Arica a La Paz, será de Bs. 2.000.000.— de los cuales Bs. 1.500.000.— se invertirán en préstamos al Gobierno esta conforme a las estipulaciones del artículo 7° de la presente ley y los Bs. 500000.— restantes, se destinarán a fondos de explotación del ferrocarril.

Artículo 5°.—La Compañía Administrará el ferrocarril y el ramal, en sus aspectos técnico, financiero, económico y comercial de acuerdo con el Gobierno, por intermedio del Ministerio de Fomento y Comunicaciones, dándose cumplimiento a las leyes de la materia y a las estipulaciones del contrato, pero tendrá absoluta independencia para organizar su personal y sus distintos servicios.

Artículo 6°.—La Compañía podrá adquirir por cuenta del Gobierno el total o una parte, según convenga, del material rodante detallado en el informe mixto de los Ingenieros Muñoz Roldán y Galecio, y completará las instalaciones indispensables de la Maestranza de Viacha. Y en caso de que fuera más conveniente, podrá hacer esas adquisiciones en fábricas europeas o americanas. Todas estas adquisiciones se las hará previa aprobación del Gobierno.

Artículo 7°.—Las adquisiciones y complementación de maestranza a que se refiere el artículo precedente, no podrán exceder de Bs. 1.500.000.—, sobre los que regirá el ocho por ciento de interés anual y el trece treinta y tres por ciento de interés anual y el trece treinta y tres por ciento de amortización anual, debiendo hacerse el servicio por concepto de intereses y amortización, semestralmente. Los intereses se computarán desde la fecha en que se hagan las inversiones y a medida de éstas. Tanto los intereses del ocho por ciento como las cuotas de amortización se deducirán con preferencia de la participación que en calidad de canon de arrendamiento corresponde al Gobierno sobre los rendimientos del ferrocarril conforme al artículo 12. Al vencimiento de los seis años y redimidas que hayan sido las cinco primeras anualidades, pasará a poder del Gobierno la sección boliviana del Ferrocarril Arica-La Paz, junto con el ramal Tareja-Corocoro, todo en perfectas condiciones de conservación y mantenimiento conforme a los inventarios de entrega, debiendo retenerse el pago del último año como garantía, hasta contemplar la devolución.

Artículo 8°.—El material rodante que adquiera la Compañía, así como las nuevas instalaciones que implante en la maestranza de Viacha, quedan especialmente reatadas a esta obligación en calidad de

primera hipoteca constituyéndose, además, en garantía prendaria sobre la participación que corresponde al Gobierno en los rendimientos de la línea.

Artículo 9º.—En caso de que fuere necesario aumentar el material rodante y realizar obras nuevas que demanden un capital suplementario, podrá convenirse un contrato adicional en las mismas condiciones arriba estipuladas, financiándose los recursos respectivos sobre la base de las participaciones conforme al artículo 12.

Artículo 10º.—La compañía tendrá derecho a las siguientes comisiones por su administración y por las responsabilidades que asuma:

a). Por las obras nuevas que supongan aumento de capital al ferrocarril y que construya de acuerdo con un programa y presupuesto de trabajos que se someterá anualmente o toda vez que sea necesario a la aprobación del Gobierno, tendrá el ocho por ciento de comisión calculado sobre el costo neto y el certificado de dichas obras nuevas. En el costo neto no podrá comprenderse la comisión que recibiese el constructor de la obra, en cuyo caso la Compañía no tendrá derecho a dicha comisión.

b). Por las adquisiciones de material rodante devengará una comisión comercial de compra y administración, fijada en el dos y medio por ciento sobre la factura original visada por agente autorizado del Gobierno o verificada por cualquier otro medio de fiscalización que éste creyere conveniente.

Artículo 11.—Los gastos de administración, mantenimiento, conservación, reparaciones, explotación, etc., tanto de la línea como de sus dependencias, maestranzas, telégrafos, se harán independiente y directamente por la Compañía, sin más intervención del Gobierno que la relativa a comprobar dichos gastos y a fiscalizar la buena conservación, conforme a lo estatuido en el artículo 5º.

Artículo 12.—El canon de arrendamiento anual, se fija en el veinte por ciento de las entradas brutas del ferrocarril durante cada año calendario y deberá pagarse por semestres vencidos. De la cantidad que arroje dicho porcentaje se deducirán los intereses, la comisión y la cuota de amortización, conforme al artículo séptimo, es decir, semestralmente. Del saldo que hubiere podrá destinarse hasta el cincuenta por ciento para renovación de material rodante, entendiéndose por renovación la compra de material nuevo. En caso de que los gastos de explotación bajaren del sesenta y ocho por ciento de las entradas brutas, la Compañía entregará al Estado la cuarta parte de la rebaja.

Artículo 13.—Las tarifas se fijaran sobre las bases actualmente vigentes y las modificaciones que hubieren de hacerse se aprobarán por el Gobierno en la misma forma que las de las demás empresas ferroviarias.

Artículo 14.—La Compañía queda autorizada para adaptar al tráfico comercial, en cuanto sea posible, los principios técnicos y administrativos sugeridos por los Ingenieros Muñoz Roldan y Galecio, poniéndose al efecto en relación directa con la administración chilena, a fin de celebrar los convenios de tráfico entre las dos empresas e intercambio de material rodante que estimare conveniente.

Artículo 15.—El Gobierno tendrá un Inspector Fiscal, cuyos gastos y emolumentos se fijarán en el Presupuesto Nacional. Pero con objeto de contribuir a estos gastos de fiscalización, la Compañía entregará anualmente por adelante su cuota de seis mil bolivianos al Tesoro Nacional. Esta suma será cargada por la Compañía a sus gastos de explotación.

Artículo 16.—La Compañía internará libre de derechos aduaneros, consulares, departamentales y municipales todos los materiales, útiles, herramientas y demás artículos estrictamente indispensables para la explotación y mantenimiento de la línea; quedando excluidos los víveres y artículos de pulpería. Asimismo serán libres de impuestos las utilidades de la Compañía, sin que esto excluya los impuestos que los accionistas deben pagar en conformidad con las leyes sobre impuesto a la renta y utilidades de sociedades anónimas, ni tampoco las patentes municipales por oficinas, conforme a ordenanzas aprobadas por el H. Senado Nacional.

Artículo 17.—Las dificultades que se susciten sobre puntos técnicos serán sometidas al arbitraje de dos ingenieros: uno de la Compañía y otro del Gobierno; las que surjan sobre puntos económicos y financieros al arbitraje de dos contadores: uno de la Compañía y otro del Gobierno; y las cuestiones de derecho serán falladas por la Corte Suprema de Justicia de la República. Los dos árbitros antes citados, sean ingenieros o contadores, escojerán de mutuo acuerdo antes de entrar en funciones un dirimidor para el caso de divergencia entre ellos.

Artículo 18.—En caso de que arreglos internacionales hicieran indispensables la cesación del contrato, antes del término estipulado, el Gobierno notificará a la Compañía con tres meses de anticipación y el contrato se rescindirá con pago previo de todas las sumas prestadas y sus intereses respectivos. En calidad de lucro cesante se asignará a la Compañía una indemnización según la escala siguiente: si la rescisión del contrato se hace dentro del primer año el lucro cesante será de setenta y cinco mil bolivianos; si se hace dentro del segundo año será de setenta mil bolivianos; si dentro del tercero, de cuarenta y cinco mil bolivianos; si dentro del cuarto, treinta mil bolivianos, del quinto quince mil bolivianos.

Artículo 19.—Si la rescisión se efectuase por graves motivos imputables a la Compañía, no se reconocera el lucro cesante de que habla el artículo anterior. Si verificada la liquidación antedicha resultaren deudas pendientes a la Compañía por concepto de la explotación del Ferrocarril, el Gobierno está facultado para cancelarlas tomando las sumas necesarias del saldo que él debe entregar a la Compañía.

Artículo 20.—Será de la exclusiva responsabilidad de la Compañía, durante la vigencia del presente contrato-ley la reparación de daños y perjuicios por accidentes y siniestros en la vía y por deterioro y destrucción del material rodante, como también será de su cuenta exclusiva el pago de indemnizaciones a que hubiera lugar, conforme a ley, acerca de la seguridad personal de los pasajeros y de sus empleados y obreros.

Artículo 21.—En caso de grave conmoción interna o de guerra exterior, podrá el Gobierno tomar todas las medidas que creyera convenientes respecto del ferrocarril, pudiendo asimismo llegar a un nuevo arreglo con la Compañía que modifique en consecuencia el convenio.

Artículo 22.—La Compañía no tendrá ninguna responsabilidad respecto del personal de la administración chilena que debe cesar en sus funciones al ponerse en ejecución del presente contrato-ley.

Artículo 23.—La Compañía Boliviana se sujetará a las disposiciones del acta de 29 de agosto de 1928, especialmente en la parte relativa a la distribución de las entradas brutas en la proporción del cuarenta por ciento para la sección boliviana y del sesenta por ciento para la sección chilena por tonelada-kilómetro y por pasajero-kilómetro. Se sujetará asimismo a los acuerdos de tráfico internacional celebrados por el Gobierno de Bolivia con el de Chile.

Artículo 24.—El canon de arrendamiento del ramal Tareja-Corocoro queda convenido en el veinte por ciento de las entradas brutas. Dicho porcentaje se depositara semestralmente en el Banco Central, con destino a fondos de garantía para el empréstito autorizado por ley de 14 de julio de 1928 para el trabajo de caminos de automóviles a las provincias de Yungas y al Beni.

Artículo 25.—Sobre estas bases esenciales, se firmará el contrato respectivo incluyéndose, de común acuerdo, las demás cláusulas de detalle y seguridad.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Congreso Nacional.

La Paz, 31 de enero de 1929.

A. S. SAAVEDRA.—CONSTANTINO CARRIÓN V.

Antonio L. Velasco, S. S.- Octavio O'Connor d'Arlach, D. S.

Ernesto Prudencio, D. S.

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 21 días del mes de febrero de 1929 años.

H. SILES.—*José Antezana.*

Es conforme:

J. A. Arce, Oficial Mayor de Fomento.