

Ley de 22 de noviembre de 1912

Ferrocarriles.--- Otórgase a The Bolivia Development and Colonization Company, concesión para construir y explotar una red ferroviaria.

ELIODORO VILLAZON.
Presidente de la República de Bolivia.

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

Otórgase a “The Bolivia Development and Colonization Company” representada por John H. Pope, una concesión legal para construir, poseer y explotar una red ferroviaria en las siguientes bases:

I

“The Bolivia Development and Colonization Company”, que en adelante se denominará “El concesionario”, se obliga a construir y explotar los ferrocarriles siguientes:

- a) Un ferrocarril de Potosí a Sucre, con extensión a Lagunillas u otro punto entre Abapo y Villa Montes.
- b) Un ferrocarril de La Paz a Puerto Brais, u otro punto que resulte más conveniente sobre el río Beni en las inmediaciones de dicho puerto o sea más abajo de Altamarani;
- c) Un ferrocarril de Santa Cruz a otro punto conveniente de la línea Puerto Rojas y Yacuiba, á Puerto Suárez u otro punto sobre el río Paraguay, que reuna mejores condiciones para el establecimiento de un puerto, respetando las condiciones que se hallan vigentes.

El concesionario se obliga a hacer las gestiones necesarias para desligar la línea de La Paz a Puerto Pando del contrato celebrado en 22 de mayo de 1906 con el National City Bank y Speyer y Compañía.

II

El Supremo Gobierno garantiza al concesionario, por el término de 20 años, a contar de la fecha en que se abra al tráfico público cada uno de los ferrocarriles el interés del cinco por ciento (5%) sobre las obligaciones emitidas por el concesionario; en las condiciones previstas en la cláusula siguiente, para el costo de los ferrocarriles, —a saber,—en el caso en que el beneficio neto de la explotación de las líneas no rindieran una suma equivalente al cinco por ciento (5%) sobre dichas obligaciones, el Gobierno abonará la suma necesaria hasta cubrir el dicho cinco por ciento. Para este efecto, el ferrocarril de La Paz a Puerto Brais será considerado como dividido en dos secciones: la primera de La Paz a Yungas, rematando en Coripata, y la segunda de Yungas a Puerto Brais. La línea Potosí—Sucre—Lagunillas, será también considerada como dividida en las secciones de Potosí a Sucre y de Sucre a Lagunillas. Para los efectos del pago de garantía de intereses, cada una de estas secciones se considerará separadamente como ferrocarriles distintos.

Todas las construcciones que haga el concesionario, para la explotación de los puertos en que rematen los ferrocarriles, serán consideradas como formando parte de éstos, y el costo de ellas, para los efectos del pago de garantía de intereses, será incluido en el costo de dichos ferrocarriles.

La garantía del cinco por ciento otorgado por el Gobierno sobre las obligaciones emitidas por el concesionario para la construcción y explotación de los ferrocarriles y puertos mencionados, será pagada por las rentas generales de la República, quedando afectadas, además, a dicha garantía:

- a) Para la línea Potosí--Sucre queda afectada especialmente la suma de £ 134,518,18 7., proveniente de la venta del ferrocarril Guaqui--La Paz, y los intereses correspondientes;
- b) Para la línea y puertos mencionados en el inciso b del artículo 1º, las £ 2.500.000 de obligaciones de segunda hipoteca a que se refiere el contrato de 22 de mayo de 1906 y que pertenece al Gobierno de Bolivia, quedando estos bonos depositados en el Banco de la Nación Boliviana;
- c) En cuanto a la línea y al punto mencionado en el inciso c del expresado artículo 1º, quedan especialmente afectadas:
 - 1) Todas las entradas aduaneras correspondientes al puerto donde termine el ferrocarril sobre el río Paraguay;
 - 2) El superávit actual que resulte de las diferentes entradas e impuestos ya comprometidos para el pago de la garantía de intereses, sobre otros ferrocarriles concedidos anteriormente;

3) El superavit actual que resulte de las diferentes entradas e impuestos va afectadas a la garantía del empréstito de libras esterlinas 1.500,000 emitido en 1910 por el Crédito Mobiliario; sin embargo puede el Gobierno, en caso necesario, para realizar combinaciones financieras con fines que no sean los de ferrocarriles, disponer de dicho superavit o de una parte de él, siempre que sustituya esta garantía especial por otra, también especial, que el concesionario acepte como de igual valor.

III

Los fondos necesarios para la construcción y equipo del primer establecimiento de los ferrocarriles y puertos serán acumulados con la emisión de obligaciones, sujetas a las condiciones siguientes: Por cada £45,000,— gastadas el concesionario omitirá £ 50,000, de obligaciones al cinco por ciento (5%) .

Estas obligaciones revestirán la garantía del Gobierno, en lo que afecta a los intereses, en una forma que satisfaga a los banqueros que efectúen la emisión, comprometiéndose el Gobierno a hacer firmar por un Delegado, con poderes plenos, la fórmula de dicha garantía.

Los beneficios netos de los ferrocarriles y puertos quedan afectados al pago de los intereses sobre dichas obligaciones.

El costo de la construcción de los ferrocarriles y puertos será definitivamente determinado por una comisión especial nombrada por el Gobierno, a la conclusión de cada uno de los ferrocarriles y puertos mencionados, para los efectos de la garantía. Dicha comisión será distinta de las comisiones de inspección a que se refiere la cláusula 5ª.

El pago de los intereses garantizados se hará en cada caso, dentro de los dos meses después del 30 de junio y 31 de diciembre de cada año, en vista de los documentos y comprobantes, de los déficit que haya habido durante el semestre transcurrido hasta el 30 de junio o el 31 de diciembre de cada año. Esos pagos se efectuarán en oro, por el Tesoro Nacional.

Vencido el período de 30 años, contados desde que se firme la correspondiente escritura, el concesionario reembolsará al Gobierno las sumas abonadas por éste como garantía de intereses.

Este reembolso se efectuará anualmente en cantidades que no excederán la tercera parte del beneficio neto que resulte de la explotación de los ferrocarriles y puertos, correspondiendo al año vencido, después, de deducir todos los cargos.

IV

En vista de las dificultades que ofrece la construcción de las líneas de La Paz—Puerto Brais (Altamarani) y Potosí Lagunillas, y siendo difícil determinar, anticipadamente, el costo, antes de concluir los estudios definitivos, para los efectos de la garantía que debe prestar el concesionario, depositará éste en el Tesoro Nacional la suma de £ 80,000, que el Gobierno estima suficiente, a tiempo de firmar la correspondiente escritura. Esta suma no ganará ningún interés y que — dará consolidada en favor del Fisco en caso de que el concesionario incurriera, de conformidad con los artículos 15 y 16 de la Ley General de Ferrocarriles, en alguno de los motivos de caducidad en su concesión. Entendiéndose también que la caducidad se producirá si las líneas no son entregadas en los plazos estipulados.

Este depósito será devuelto al concesionario por el Gobierno en la forma siguiente:

£ 10,000.—	a la terminación de la línea	Potosí- Sucre.
£ 15,000,—	“ “ “ “	Sucre-Lagunillas.
£ 15,000.—	“ “ “ “	La Paz—Yungas.
£ 20,000,—	“ “ “ “	Yungas — Puerto Brais.
” 20,000.—	“ “ “ “	Santa Cruz--Río Paraguay.

V

El Gobierno nombrará, para cada una de las líneas concedidas, una comisión de inspección que intervendrá directamente, de acuerdo con la Compañía, en la construcción y marcha de los trabajos así como en el pago y liquidación de todos los gastos.

Las atribuciones de esta inspección se determinarán oportunamente; teniendo entendido que ellas tendrán que aprobar los planos y gastos.

Las cuentas de construcción debidamente documentadas y visadas por estas inspecciones, serán las que tome en cuenta la comisión a que se refiere la cláusula 3ª.

Los gastos que demande esta inspección serán pagados por el Tesoro Nacional, debiendo el concesionario devolver estas cantidades mensualmente y cargarlas a gastos de construcción. La explotación de los ferrocarriles y puertos indicados podrá hacerse con fuerza motriz eléctrica u otra. Dichos ferrocarriles tendrán la trocha de un metro.

El concesionario podrá construir caminos carreteros y de herradura para facilitar la construcción de los ferrocarriles y puertos mencionados para el desarrollo del tráfico en los mismos.

VI

Los estudios de la línea Potosí—Sucre y La Paz—Yungas (con objeto a Coripata), se comenzarán dentro de los seis meses de la fecha de firmada la escritura de concesión, y los planos definitivos que sena suficientes para principiar los trabajos, serán determinados y presentados al Gobierno dentro de doce meses de la misma fecha.

Los trabajos de construcción de las líneas Potosí—Sucre y La Paz---Yungas, principiarán dentro de seis meses de la aprobación de los planos definitivos.

Las dos líneas arriba mencionadas, serán puestas al público dentro de tres años, contados desde la aprobación de los estudios definitivos.

Los estudios para los demás ferrocarriles concedidos, deberán determinarse y presentarse al Gobierno dentro de dos años y medio, contados desde la fecha de la escritura de concesión, y los trabajos de construcción deberán terminarse dentro de seis años desde la fecha de la aprobación de los estudios definitivos.

VII

El concesionario gozará en todos los ferrocarriles que forman parte de este contrato, durante el término de 30 años, desde la fecha de la terminación de cada uno, de un privilegio de zona de cincuenta kilómetros, a cada lado de la línea férrea.

VIII

El Gobierno cederá gratuitamente al concesionario los terrenos del dominio del Estado, situados sobre el trazo de los ferrocarriles y puertos indicados, que sean necesarios para las líneas, estaciones, edificios de administración, muelles, almacenes y demás dependencias.

IX

El concesionario tendrá derecho de elegir, dentro de una zona de cincuenta kilómetros de cada lado de las líneas, y de adquirir mil leguas cuadradas de cinco kilómetros por legua de tierras baldías, de acuerdo con las leyes y reglamentos que reglan la venta de dichas propiedades.

Si sucediera que no hubiera disponible dentro de la zona indicada, mil leguas cuadradas de tierras baldías, el área que falte podrá ser ubicada y adquirida por el concesionario al mismo precio, en otras partes de la República donde haya tierras baldías, entendiéndose que el Gobierno no será responsable, en ningún caso, por el área que falte

El precio de la compra a efectuarse por el concesionario, será de diez centavos por hectárea de tierra apta para el cultivo o pastoreo, y de un boliviano por hectárea de tierra que contiene árboles que produce la goma.

El concesionario, gozará, en igualdad de condiciones, de preferencia para la compra de tierras que costean los ferrocarriles concedidos. Los privilegios que goza el concesionario según la presente cláusula, durarán por un período de tres años, contados desde la fecha en que se firme la escritura de concesión.

X

Por la presente el concesionario adquiere el derecho de utilizar, gratuitamente, por medio de diques o de otra manera, los manantiales, caídas de agua, lagunas y ríos que se encuentren en la zona privilegiada que pertenezca al Estado.

Además, podrá el concesionario utilizar, gratuitamente, para la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles y puertos indicados, todos los materiales necesarios, como cal, maderas, piedras, arena y otros que se encuentren dentro de la zona privilegiada y en las tierras que sean de propiedad del Estado.

XI

Para el efecto legal, las expropiaciones que sen necesario hacer con motivo de la construcción de los ferrocarriles, puertos y sus dependencias, quedando desde luego calificadas como obras de utilidad pública; computándose las indemnizaciones respectivas, según el valor actual de los terrenos y demás cosas expropiadas, sin tener en consideración el aumento del valor que adquieran con la construcción de las líneas férreas.

XII

El concesionario, de acuerdo con el Supremo decreto de 9 de diciembre de 1910 y las disposiciones que en adelante se dictaren, tiene la franquicia de importar libre de derechos de aduana, desde la fecha del contrato y por espacio de veinte años, contados a partir de la fecha en que los ferrocarriles sean entregados al servicio público, los materiales, equipo, y todo lo necesario para la construcción y explotación de los ferrocarriles y puertos y sus dependencias, quedando exonerado, durante el mismo tiempo, de toda contribución e impuesto nacional, departamental y municipal, cualquiera que sea su denominación u objeto, existente o por crearse.

Queda entendido que las liberaciones de derechos serán concedidas conforme a las prescripciones del citado decreto de 9 de diciembre de 1910.— Además queda también entendido que la exención de toda contribución e impuesto nacional, departamental y municipal, que se le acuerda como a empresa industrial de ferrocarril, no comprende los derechos aduaneros sobre los artículos que pueda o quiera exportar del país, ni sobre aquellos que importe la empresa con objeto de venderlos y hacer negocios

XIII

Los empleados de ferrocarriles y telégrafos, a que se refiere el presente contrato, estarán exentos del servicio militar, salvo el caso de una guerra internacional.

XIV

El concesionario tendrá derecho de construir y explotar líneas telegráficas y telefónicas en conexión con sus ferrocarriles.

El concesionario puede aceptar el despacho y entrega de mensajes particulares y cobrar para su propio beneficio las mismas tarifas que rigen en las líneas del Estado; pero en caso de que existiera un servicio tele - gráfico y telefónico perteneciente al Estado, el concesionario abonará a éste el 50 % sobre las tarifas telegráficas y telefónicas que cobre al público, en tales condiciones.

XV

Las tarifas para el trasporte de carga y pasajeros, se fijarán anualmente, de común acuerdo con el Gobierno y concesionario o quienes representen sus derechos, sobre la base de un máximo de cuatro centavos de boliviano y un mínimo de un centavo, por cien kilogramos y por cada kilómetro, para la carga; de un máximo de nueve centavos y un mínimo de cinco centavos, por kilómetro para pasajeros de primera clase; y de un máximo de seis centavos y un mínimo de tres centavos por kilómetro, para pasajeros de segunda clase. Las tarifas para encomiendas y equipajes conducidos en los trenes de pasajeros serán las que rigen en las líneas de la Bolivia Railway Company.

Dichas tarifas empezarán a regir a la entrega al servicio público de cada uno de los ferrocarriles o parte de ellos.

El concesionario, para favorecer el desarrollo de la producción nacional y en otras condiciones en que entienda que contribuirá al desarrollo de las industrias del país y del ferrocarril, puede, por el tiempo que considere necesario, rebajar el precio mínimo, señalado en las tarifas, y hacer rebajas especiales sobre las mismas, previo consentimiento del Gobierno.

Los artículos o cosas que por razón de valor o peso liviano no pudieran trasportarse según tarifa ordinaria, estarán sujetos a tarifas especiales que serán acordadas entre el Gobierno y el concesionario.

Habiéndose fijado el máximo y el mínimo de las tarifas que se establecen en la presente cláusula en moneda equivalente a bolivianos doce y medio (Bs. 12.5) por cada £ esterlina, el concesionario modificará dichas tarifas en la misma proporción de las diferencias que pudiera tener en lo futuro el peso boliviano respecto a la esterlina, comprometiéndose en hacer los recargos y rebajas correspondientes, según el cambio sobre Londres, esté por encima o por debajo de 19 1/5 d.

Gozarán de pasaje libre en estos ferrocarriles el señor Presidente de la República, los 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.

Las valijas postales de correspondencia, se trasportarán gratuitamente por los trenes ordinarios, en compartimiento especial, concediéndose pase libre al portador de ellas.

El transporte de encomiendas postales quedará sujeto a una tarifa especial; que se establecerá de común acuerdo entre el Gobierno y el concesionario.

XVI

La presente concesión se otorga a perpetuidad, pudiendo el Gobierno de Bolivia, en cualquier momento, expropiar la totalidad o parte de los ferrocarriles, puertos y demás dependencias en las condiciones siguientes:

a) Si la expropiación se hiciera dentro de los 30 años de suscrito el contrato, el precio será el del costo comprobado de la cosa expropiada, con una indemnización de 25 por ciento sobre dicho costo.

b) Si la expropiación se lleva a cabo después de dichos 30 años el precio será igual al capital que resulte corresponder a la renta del cinco por ciento, tomándose como base el promedio anual de los beneficios netos de cada línea en los últimos cinco años.

XVII

El concesionario tiene el derecho, durante todo el período de la construcción, de arrendar e hipotecar los ferrocarriles y obras construidas en los puertos, así como todas sus dependencias, material móvil e inmóvil, muebles, &. Asimismo, tiene el derecho de transferir las concesiones otorgadas por este contrato a una o más compañías a formarse sean nacionales o extranjeras las cuales gozarán de todos los beneficios y ventajas, y quedarán sujetas a todas las obligaciones contraídas por el concesionario, pudiendo ejecutarlas por sí o mediante contratistas, compañías o particulares.

El derecho otorgado al concesionario, para hipotecar arrendar, transferir o enagenar los ferrocarriles y obras construidas en los puertos, material móvil e inmóvil etc., etc., así como la concesión misma, no podrá ejercitarse sino con una expresa aprobación y consentimiento del Gobierno de Bolivia, y en ningún caso en favor de Gobierno extranjero.

La transferencia queda exonerada de todo derecho fiscal, cualquiera que sea en la República.

XVIII

El Gobierno gozará en los ferrocarriles y puertos indicados, de todos los derechos y privilegios mencionados en los artículos 37, 38 y 39, de la Ley General de Ferrocarriles.

XIX

El presente contrato de concesión queda exonerado de todo impuesto de timbres y de registros en la República de Bolivia.

XX

Cualquiera controversia que pudiera suscitarse entre el Gobierno y el concesionario, o quienes sus derechos representen, sobre la inteligencia o ejecución del presente contrato será resuelta por arbitraje, en la forma siguiente:

El Gobierno y el concesionario designarán cada uno un árbitro, los que, antes de examinar el asunto a resolver, designarán un tercero, el cual, si los dos no pueden entenderse sobre su designación, será nombrado por el Presidente de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya. Este árbitro, así constituido, pronunciará, en calidad de árbitro, arbitrador y amigable componedor, su laudo, que los contratantes se comprometen a considerar como definitivo.

XXI

El concesionario se somete en todo lo demás de esta concesión a la Ley General de Ferrocarriles y su Reglamento, vigente en la República.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del H. Congreso Nacional.

La Paz, 18 de noviembre de 1912.

BENEDICTO GOYTIA.

JOSE ANTEZANA.

Moisés Ascarrunz,
Senador Secretario

René Renjel.
D.S.

Néstor J. Otazo.
D.S.

Por tanto: la promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.
Palacio de Gobierno.-- La Paz, a los veintidos días de noviembre de mil novecientos doce años.

ELIODORO VILLAZÓN.

Claudio Pinilla