

## LEY DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1911

**FERROCARRILES.**—Concédese al ciudadano Simon I. Patiño el derecho de construir y explotar el ferrocarril de Cochabamba al Chimoré.

ELIODORO VILLAZON,  
Presidente de la República de Bolivia

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1º—Concédese al ciudadano Simón I. Patino, el derecho de construir, conservar y explotar un ferrocarril eléctrico ó á vapor, que partiendo de la ciudad de Cochabamba termine en un puerto que indicará el proponente sobre el río Chimoré y el cual se fundara de acuerdo con el Supremo Gobierno.

Artículo 2º.—El concesionario está obligado á presentar los estudios comparativos de ambas trochas, al menos de las partes que presenten mayores dificultades topográficas, siempre que de dichos estudios resultare que la adopción de la trocha de un metro no represente un costo mayor de 30 % sobre el de la trocha de 75 centímetros, el concesionario estará obligado á optar por aquella.

Artículo 3º.— Las condiciones relativas al peso de los rieles, calidad y capacidad del material rodante y que se empleará en las construcciones, se fijara a tiempo de aprobarse los planos definitivos.

Artículo 4º—Los estudios del trazo y dirección de línea, se harán en el plazo de dieciocho meses contables de la fecha en que se firme la escritura de concesión. Una vez aprobados los planos, los trabajos comenzarán dentro de los seis meses siguientes á la fecha que se entregue al servicio público el ferrocarril de Oruro á Cochabamba, y deberán quedar terminados á los treinta meses de su iniciación. El concesionario queda facultado para iniciar los trabajos antes de los plazos fijados y de cualquiera de los puntos terminales.

Artículo 5 º.—El concesionario podrá extender la línea aprovechando del camino carretero que se construye actualmente, siempre que ello no perjudique al tráfico, obligándose á desviar la línea ó á construir un nuevo camino en las secciones necesarias á juicio del Gobierno.

Artículo 6º—En igualdad de condiciones respecto de otras propuestas, el concesionario tendrá el derecho preferente á la construcción de ramales, desvíos, puentes, canales, caminos carreteros y de herradura que sirvan para conexión la línea principal con otros ríos, centros poblados ó establecimientos industriales.

Artículo 7º—El Estado reconoce al concesionario el privilegio de zona de cuarenta kilómetros á cada lado de la línea, durante veinticinco años, con prohibición de establecerse otras.

Artículo 8º.—La importación de todos los materiales, herramientas, útiles destinados á la construcción, conservación y explotación de la línea, así como la de provisiones destinadas al abastecimiento del personal durante la construcción, serán, durante la duración del privilegio, libre de todo derecho aduanero, fiscal ó municipal. Ésta exención será regida por el Decreto nueve de diciembre de mil novecientos diez.

Artículo 9º.—La concesión del ferrocarril es á perpetuidad. El Gobierno tiene derecho de expropiar el ferrocarril, después de los primeros veinte años, abonando al concesionario, á título de indemnización, un veinte por ciento sobre el valor comprobado.

Artículo 10,— El Estado garantiza y reconoce en favor del concesionario el interés del cinco por ciento anual, sobre el capital realmente invertido en la obra. La comprobación de dicho capital se hará por peritos nombrados por el Estado y el concesionario, sometiéndose las disidencias al arbitraje.

Artículo 11.—Aféctanse al pago de la garantía otorgada en la cláusula anterior, las rentas de las aduanas del Noroeste y especialmente la de Villa Bella ó la de la aduana que se fundará en Guayaramerín ú otro puerto del río Mamoré.

Artículo 12.—Las tarifas para el transporte de carga y pasajeros se fijarán anualmente según la Ley de Ferrocarriles. El máximo y el mínimo de ellas se fijarán desde luego sobre las bases siguientes:

Entre cinco y un centavo por cada cien kilogramos y por kilómetro para la carga; entre ocho y cuatro centavos para pasajeros de primera clase:

Y entre tres y seis centavos para pasajeros de segunda clase, en ambos casos por cada kilómetro de recorrido. Las indicadas tarifas se cobrarán en moneda boliviana de 19 2 ds.

Artículo 13.— Para los efectos de la garantía de ejecución, se fija el costo aproximado de la obra en £ 600,000 correspondiendo conforme al artículo 3º. de la Ley de Ferrocarriles el depósito de £ 6,000 por el concesionario, á tiempo de firmarse la escritura respectiva.

Artículo 14.—El Estado reconoce al concesionario el derecho preferente á explorar, denunciar y

mensurar las tierras baldías existentes entre los ríos Chapare, Chimoré, Mamoré é Isiboro y sus afluentes con el propósito de ubicar en ellas hasta doscientas leguas cuadradas. Dichas tierras serán definitivamente adjudicadas al concesionario al precio oficial de diez centavos por hectárea. El valor de estas tierras podrá descontarse en la proporción fijada por el interesado de mas que llegare á adeudar el Estado á título de garantía de intereses. El concesionario tendrá el plazo de cuatro años, computables desde la fecha de la de concesión, para ubicar las tierras que solicita.

Artículo 15.—La concesión relativa al establecimiento de un Puerto en el río Chimoré, estará sujeta á las siguientes condiciones:

a).—El Puerto será dotado de muelles, diques, depósitos, pescantes y de todo lo necesario para el embarque y desembarque en aquellos lugares;

b).—El concesionario explotará el Puerto con todas sus dependencias cobrando los derechos de tráfico [muellaje, almacenaje, etc.] conforme á tarifas especiales que se acordarán con el Gobierno;

c).—Esta concesión durará por el tiempo de la acordada al ferrocarril de Cochabamba al Chimoré y pasará al dominio del Estado en las mismas condiciones fijadas para dicha línea;

d).—El Puerto tendrá privilegio de zona respecto de otros puertos de igual importancia; la zona de privilegio será de cincuenta kilómetros, á partir del lugar en que se funde, tanto en la parte superior como inferior del río Chimoré.

e).—El concesionario tendrá derecho á construir muelles, sin excluir iguales construcciones, en los ríos Chimoré, Chapare, Mamoré, Isiboro, Sécure, Iténez y Guapay y en todos los afluentes de estos ríos.

Artículo 16 —Para las expropiaciones que tuviere Que hacer el concesionario, se avaluarán los terrenos, propiedades y demás cosas expropiables en el valor que tienen actualmente, sin considerar el aumento de precio que adquieran por la construcción de la línea proyectada.

Artículo 17.—Prevía autorización del Gobierno, el concesionario podrá transferir los derechos que adquiere por la presente concesión á otra persona ó empresa, pero en ningún caso á Gobierno extranjero.

Artículo 18.— Las reclamaciones ó contestaciones que se suscitaren con motivo de la ejecución ó interpretación de las cláusulas anteriores, serán sometidas al fallo inapelable de jueces árbitros.

Artículo 19—En todos los puntos no previsto en esta concesión, el concesionario se someterá á la Ley de Ferrocarriles de 3 de octubre de 1910.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del H. Congreso Nacional.

La Paz, 18 de noviembre de 1911.

MACARIO PINILLA. RICARDO CORTÉS.

*J. V. Zaconeta, Ezequiel Romecin C,*  
Senador Secretario. D. S.

*Manuel M. Padilla,*  
D. S. ad hoc.

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

Palacio de Gobierno, en la ciudad de La Paz, á los veintitrés días del mes de noviembre de mil novecientos once años.

ELIODORO VILLAZON.

*Aníbal Capriles.*