

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 638 · 1873

CONTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN

2 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Contrucción y Explotación

Ley N° 638

Autorizando al Poder Ejecutivo para contratar con D. Francisco J. San Roman, la construcción y esplotación de una via férrea, al través de los Andes.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de LEY:

ARTÍCULO 1°. Autorizase al Poder Ejecutivo para contratar con el señor D. Francisco J. San Roman, por si y en representación de la Compañia del Ferro Carril de Copiapó, la construccion y esplotacion de una via férrea al traves de los Andes, bajo las bases que á continuación se expresan:

1° El punto de arranque de la linea; será en 'Punta del Negro', Provincia de La Rioja, y seguirá su trayecto por las poblaciones de Machigasta, Alpasinche, Rio Colorado, Copacabana, Tinogasta y Tiambalá, hasta salvar los Andes y unirse al estremo Oriental del Ferro Carril de Copiapó, en 'Puguios'.

2° Para los efectos de los privilegios y condiciones que acordará este contrato, el Poder Ejecutivo no reconocerá á la via una estension mayor de quinientos kilómetros, ó la parte menor de esta distancia, que resultare dentro del territorio Argentino.

3° El Ferro Carril será de una sola via, un metro de ancho, con rieles cuyo peso y tren rodante serán fijados por el Poder Ejecutivo sobre durmientes de madera, y todo el material y equipo de la mejor calidad, debiendo exijirse wagones especiales para la conduccion de ganado en pie.

4° El precio de costo por kilómetro, será reconocido á razon de diez y ocho mil pesos fuertes como máximum, y sin perjuicio de que la empresa constructora exhiba sus comprobantes de gastos para establecer su verdadero costo, limitándose en todo caso la garantia del capital invertido, si baja de diez mil pesos fuertes por kilómetro, y limitándose a esta última cantidad, aún cuando esceda de ella.

5° Los estudios de reconocimiento definitivo de la linea, seran emprendidos dentro de los cuatro meses despues de celebrado el contrato procedente de esta ley y nueve meses despues se dara principio a los trabajos de construccion, para entregarla concluida al tráfico en toda su estension, a los cinco años contados desde aquella fecha, debiendo aquellos estudios ser préviamente aprobados por el Poder Ejecutivo.

6° El domicilio legal del Directorio de la Compañia, estara necesariamente en la República Argentina.

7° La garantia que la Nación acuerda a la empresa del Ferro Carril Trasandino sera de siete por ciento anual sobre su costo fijo, en la parte que corresponda al territorio argentino, y segun los precios y condiciones determinadas en la base 4°.

8° La garantia se hara efectiva a medida que se entreguen al trafico las diversas secciones de camino, debiendo hacerse su liquidacion al fin de cada año abonandose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, prévia deduccion de un cuarenta y cinco por ciento por gastos de esplotacion.

9° El término de la garantía sera por veinte años, contados desde el día en que se entregue al tráfico la linea concluida en toda su estension.

10. Las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por el servicio de la garantia, las entregara en fondos públicos nacionales, de seis por ciento de renta y uno por ciento de amortizacion anual, al precio correspondiente en Lóndres, ó en dinero efectivo cuando el Poder Ejecutivo lo estime asi conveniente.

11. Cuando el producto litiquido de la linea esceda al siete por ciento, la empresa entregara al Poder Ejecutivo el escedente integro en efectivo ó en fondos públicos nacionales del seis por ciento de renta y uno por ciento de amortización anual, al precio corriente en Lóndres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razón de la garantia.

12. Los concesionarios de la linea depositarán en el Banco Nacional, al firmar el contrato de concesión la cantidad de doscientos mil pesos fuertes, como garantía de ejecución.

13. El depósito de que habla la base anterior, quedará á beneficio del Estado, siempre que los concesionarios no emprendan los estudios, ó no den principio á los trabajos dentro de los términos fijados, sin perjuicio de declararse caduca la concesion por el Poder Ejecutivo, y le será devuelto cuando haya introducido ó empleado un valor igual en materiales para la via, los que quedarán subrogados á la garantia á que se refiere la base anterior.

14. El Poder Ejecutivo asociará un ingeniero nacional á los ingenieros de la empresa encargados de practicar los estudios y traza de la línea, y fijará le traza definitiva en caso de disconformidad a este respecto entre el ingeniero nacional y los de la empresa.

15. El Poder Ejecutivo deberá inspeccionar por sus ingenieros la construccion de las lineas, y si los concesionarios no se sujetasen en ella á las estipulaciones convenidas, ó los materiales fuesen de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante, ó el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá á la empresa á suplir las deficiencias, suspendiendo el pago de la garantia hasta que lo haga.

16. Los concesionarios de esta linea quedarán obligados á terminar su construcción en el término fijado en la base quinta, bajo una multa de veinte y cinco mil pesos fuertes por cada mes de retardo; y tendrán opcion á diez mil pesos fuertes por cada mes de retardo; y tendrán opcion á diez mil pesos fuertes por cada mes que anticipen el cumplimiento de esta obligacion.

17. El Poder Ejecutivo durante el término de la garantia, fijará de acuerdo con los concesionarios las tarifas de la línea.

18. Los materiales destinados á la construccion y conservacion de la línea, serán libres de todo derecho de introduccion, y serán exentas las propiedades de la empresa anexas al servicio de la linea, de toda contribucion.

19. Las maderas de los bosques que pertenezcan al Gobierno Nacional, que hayan de destinarse exclusivamente á construcciones y destinos del Ferro-Carril, como así mismo los terrenos de propiedad nacional que sean necesarios para el establecimiento de la via en todo su trayecto, para estaciones, almacenes, fabricas, etc., serán cedidos gratis á la empresa. En

cuanto á las maderas de los bosques y terrenos de propiedad particular ó provincial, serán espropiadas y de cuenta de la empresa todas las gestiones y diligencias consiguientes.

20. El Gobierno Nacional se reserva el derecho de adquirir la propiedad del Ferro-Carril con todas sus adherencias, en cualquier tiempo que lo estime por conveniente, abonando á la empresa un veinte por ciento de beneficio sobre el costo efectivo de la via, sin incluir la garantia del siete por ciento.

21. Despues de entregada al tráfico la primera seccion de la línea, la empresa exhibirá cada tres meses el comprobante de sus gastos de construccion y esplotacion, y un estado demostrativo del movimiento del tráfico.

22. Los concesionarios no deberán establecer condiciones respecto del resultado que obtengan en sus gestiones para ante el Gobierno Chileno; los plazos y términos estipulados en las presentes bases, regirán estrictamente desde la celebracion del contrato.

23. Toda diferencia entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios sobre el contrato que celebrasen en cumplimiento de esta ley, será resuelto por árbitros.

24. En todo lo que no se oponga á la presente ley, regirá para esta línea, la ley reglamentaria de Ferro-Carriles Nacionales, de diez y ocho de Setiembre de mil ochocientos setenta y dos.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, á treinta de setiembre de mil ochocientos setenta y tres. ADOLFO ALSINA.- Carlos M. Saravia , Secretario del Senado.- OCTAVIO GARRIGÓS.- Bernardo Solveyra, Secretario de la Cámara de Diputados.

Departamento del Interior. - Buenos Aires, octubre 15 de 1873. Avisese recibo y publíquese. SARMIENTO.- uladislao Frías



VEREDICTA LEYES

Contrucción y Explotación. Texto original, como se publicó.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).