

LEY N.º 470
Ferrocarril de Lima
á Huacho

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Autorízase al poder ejecutivo para que contrate, con una entidad individual ó colectiva, la construcción de un ferrocarril que, partiendo de esta capital, termine en el puerto de Huacho, con sujeción á las cláusulas siguientes.

I.—El concesionario construirá y explotará, por su cuenta, un ferrocarril que, partiendo de Lima, llegue al puerto de Huacho, con ramales para el puerto de Chancay y el pueblo de Sayán, y con las estaciones necesarias, que se fijarán de acuerdo con el gobierno.

II.—El estado garantiza al concesionario el interés del seis por ciento anual sobre el capital que se invierta en la construcción del ferrocarril, ó sea: material fijo y rodante, línea telegráfica, compra del terreno necesario y los gastos inherentes á su construcción y equipo, todo con sujeción al presupuesto que se apruebe previamente y en el cual se incluirá una partida de quince por ciento sobre su importe total para los gastos preliminares y los que ocasione la formación de la compañía á que se refiere la cláusula XXXIV. El estado no garantiza las sumas que representen los gastos para construir los muelles á que se refiere la cláusula XXIV.

Los estudios y el presupuesto se harán con la intervención y bajo el control del ingeniero que al efecto nombre el gobierno.

III.—El capital que se invierta en la construcción de la línea será determinado en vista de los presupuestos que se formulen, fundados en los planos y memoria descriptiva de la obra, documentos que constituyen el estudio. Este será presentado por el concesionario dentro del plazo de doce meses, contados desde el día en que el gobierno le notifique que hallarse investido por el Congreso de la respectiva autorización para perfeccionar este contrato.

Dicho capital no podrá ser mayor del que resulte calculándolo, para el caso de que el ferrocarril se construya de vía ancha, á razón de tres mil libras por kilómetro, y si fuere de vía angosta, haciendo sobre esta cifra la rebaja proporcional.

IV.—Noventa días después de presentados esos estudios, deberán quedar aprobados por el gobierno, y el concesionario estará obligado á dar principio á los trabajos dentro de los noventa días siguientes al en que se le comunique esa aprobación, y á dejarlos terminados, en toda la extensión de la línea, cuando más tarde tres años después, salvo casos fortuitos comprobados.

V.—La garantía de que trata la cláusula II comenzará á correr desde el día en que el concesionario haga, en uno de los bancos de Londres, y á la satisfacción del gobierno, la primera entrega de dinero para la ejecución del contrato; abonándose desde ese día el interés del seis por ciento estipulado, en proporción á las sumas depositadas.

Esta garantía durará el periodo de treinta años, computable desde el indicado día en que se haga la primera entrega.

VI.—El mencionado interés del seis por ciento está libre de todo impuesto, y será abonado dentro del mes siguiente al vencimiento de cada semestre terminado en treinta de junio y treinta y uno de diciembre.

VII.—El interés que pague el banco sobre las sumas que reciba del concesionario será abonado al gobierno.

VIII.—Durante el periodo de la garantía por treinta años de que tratan las cláusulas II y V, el gobierno responderá del déficit anual que resultare de la explotación del ferrocarril. Para este efecto, el gobierno intervendrá en la explotación, por medio de dos representantes, uno para la parte técnica y otro para la económica.

IX.—El estado afectará al cumplimiento de las cláusulas II y V el impuesto sobre el opio, en la cantidad necesaria para cubrir los intereses que garantiza; pero, si ese impuesto no bastara al objeto, quedará también comprometida á dicho cumplimiento la parte necesaria de las rentas generales. Los pagos se harán por la compañía nacional de recaudación.

X.—Desde que las utilidades de la explotación pasen del seis por ciento anual, dentro de los treinta años estipulados, el exceso se distribuirá, por iguales partes, entre el gobierno y el concesionario.

Esta distribución cesará cuando, por ese medio, el gobierno se halla reembolsado de las sumas que hubiere tenido que abonar por razón de las garantías otorgadas.

XI.—Si pasasen treinta días más de los noventa fijados por la cláusula IV para principiar los trabajos, sin que se dé comienzo á las obras, pagará el concesionario una multa de quinientas libras por cada mes de retardo; pero si esa falta se prolongase por seis meses, el gobierno podrá declarar, administrativamente, la rescisión del contrato, quedando á favor del fisco, el depósito de que trata la cláusula siguiente. Ninguno de estos plazos correrá si median casos fortuitos comprobados.

XII.—El depósito de diez mil libras, que el concesionario ha constituido en la caja de depósitos y consignaciones para responder del cumplimiento de este con-

trato, quedará á favor del fisco, si el concesionario no cumple con lo estipulado en la cláusula IV después de aprobados los estudios y presupuestos. En caso contrario, le será devuelto una vez recibida la línea á satisfacción del gobierno.

XIII.—El concesionario tendrá la propiedad perpetua de la línea, y gozará de exclusiva para la explotación durante treinta años, desde la fecha en que, según este contrato, la línea debe estar terminada para entregarse al tráfico público en toda su extensión. En consecuencia, el gobierno no construirá, ni permitirá que ninguna otra persona ó compañía construya otro ferrocarril ó cualquier otro medio de transporte, á vapor ó electricidad para el servicio público de carga ó pasajeros, dentro de una zona de diez kilómetros á cada lado de la línea y entre los puntos extremos que une este ferrocarril. Esta prohibición no se refiere á los caminos carreteros ó de herradura que puedan hacerse ó existan en esta zona, en conexión ó paralelos á la línea del ferrocarril. Tampoco es aplicable este privilegio á la parte de esa zona donde existen ya ferrocarriles en explotación ó concesiones para construirlos.

XIV.—El gobierno podrá expropiar la línea, sus ramales y dependencias, comprando sus derechos al concesionario, después de vencido el octavo año de explotación, contado desde el día de la apertura de la línea al tráfico en toda su extensión.

El precio se fijará sirviendo de base, á falta de convenio entre las partes contratantes, el término medio de la cotización bursátil que obtengan en Inglaterra los valores de la compañía durante los tres años anteriores.

Por tales valores se entienden las diferentes clases de acciones y bonos que representen el capital invertido, con arreglo á lo dispuesto en la cláusula II de este contrato.

XV.—El concesionario tendrá opción para prolongar la línea principal y para construir ramales. Queda entendido que, en caso de que alguna otra persona ó empresa quisiera hacer esas construcciones, el concesionario quedará obligado á manifestar al gobierno, dentro del plazo de seis meses, contados desde la fecha en que se le notifique, si se compromete á ejecutar las obras y á prestar la garan-

tía que en este caso ordena la ley de ferrocarriles de 1893, presentando, en caso afirmativo, dentro del término que se le señale, los respectivos estudios para la aprobación suprema, en la que se determinarán las épocas y demás condiciones en que se lleve á cabo la construcción.

XVI.—El gobierno cederá, gratuitamente, al concesionario los terrenos fiscales ó municipales de libre disposición que sean necesarios para el establecimiento de la línea, sus ramales, estaciones y demás dependencias.

XVII.—El concesionario no podrá oponerse á que otro ferrocarril empalme con el suyo, lo cruce á nivel, por encima ó por debajo, ni á que lo atraviesen caminos carreteros ó de herradura, canales de irrigación ó de fuerza motriz, conductores eléctricos, aéreos ó subterráneos, siendo entendido que cualquiera de estas obras debe efectuarse observando las condiciones técnicas necesarias y conforme á los reglamentos de la materia.

XVIII.—La vía, sus ramales y prolongaciones podrán atravesar los caminos públicos en los lugares que fuese necesario, sin obstruir el tráfico, debiendo presentarse al gobierno, antes de principiarse los trabajos de dichos ramales y prolongaciones, los estudios respectivos para su examen y aprobación.

XIX.—Siendo obligatorio para el empresario el establecimiento de una línea telegráfica al costado de la férrea, y pudiendo haber caminos carreteros ó de herradura al lado de la línea, el gobierno tendrá el derecho de establecer sobre los postes cuatro conductores para su uso exclusivo. La colocación y conservación de esos conductores será de cuenta del gobierno. Si al concesionario conviniera establecer otro sistema telegráfico más económico, no podrá hacerlo sin permiso del gobierno. En ese caso se estipularán las condiciones en que se implantará dicho sistema.

XX.—El concesionario podrá entregar al servicio público las secciones que vaya terminando previa inspección facultativa y aprobación del gobierno, en vista de la solicitud que en cada caso se presente á éste por dicho concesionario.

XXI.—En el caso de que no se terminara la construcción de este ferrocarril, se tendrá por rescindido el contrato, y el gobierno podrá expropiar, cuando le convenga, la sección terminada, pagando su valor en la misma forma estipulada en la segunda parte de la cláusula XIV, pero con el descuento de diez por ciento, en calidad de pena.

Si no conviniera al gobierno la expropiación, el concesionario estará obligado á trasportar, por la sección en servicio, los materiales destinados á la conclusión de la línea, prolongaciones y ramales, cobrando solo el cincuenta por ciento del precio de tarifa, según su clase.

En este caso, la explotación de dicha sección quedará sujeta á las estipulaciones generales del presente contrato, con excepción del pago de los intereses pactados en la cláusula II.

XXII.—Tanto la construcción de la vía como el material fijo y rodante que se emplee reunirán todas las condiciones precisas para la mayor seguridad y comodidad del público, debiendo ser todo el material que se use de la mejor clase y conforme á los adelantos modernos, quedando desde luego establecido que los rieles deberán ser de acero y del peso que esté en relación técnica con el ancho de la vía.

XXIII.—El gobierno inspeccionará los trabajos por medio del ingeniero que designe, quien tendrá la facultad de desechar los materiales que se trate de emplear en las obras, si no reúnen las condiciones precisadas en la cláusula anterior y en los estudios.

XXIV.—El concesionario tendrá la facultad de construir muelles en los puertos comprendidos entre el Callao y Huacho para el desembarque de los materiales destinados á la construcción del ferrocarril, con excepción de los puertos en que existen muelles con exclusiva de explotación. En el caso de que dichos muelles fueran apropiados para entregarlos al servicio público, sin perjuicio de tercero, y conviniera al gobierno habilitarlos, fijará éste las tarifas y demás condiciones de la explotación de acuerdo con el concesionario. En caso contrario serán desarmados por este último.

XXV.—En la construcción y explotación de esta línea quedará sujeto el concesionario á todas las leyes y reglamentos de ferrocarriles vigentes y á los que se dicten en adelante. Queda entendido que tanto en la construcción como en la explotación se empleará, de toda preferencia, personal peruano, debiendo haber por lo menos, un cincuenta por ciento del personal técnico y administrativo de esta nacionalidad.

XXVI.—Siendo de utilidad pública la construcción de este ferrocarril, según el artículo tercero de la ley de 9 de noviembre de 1893, el gobierno prestará al concesionario, y por cuenta de éste, las facilidades necesarias para la expropiación de los terrenos que demanden las obras, conforme á la ley.

XXVII.—El número de trenes mientras dure la garantía, será fijado de acuerdo con el gobierno y no podrá disminuirse sin su anuencia.

Queda á la vez entendido que el concesionario no podrá celebrar pactos para suspender el tráfico total ó parcialmente. Si esto tuviera lugar después de los treinta primeros años, pagará al fisco, debidamente justipreciado, el valor de los terrenos públicos que se le hubiesen cedido, y en cuanto al valor de las otras concesiones estipuladas en el presente contrato, quedarán definitivamente revocadas y sin valor alguno; pero, si se celebrara algún pacto semejante antes de los primeros treinta años indicados, perderá el concesionario, además, el derecho al abono del interés garantizado.

XXVIII—Otórgase al concesionario la importación libre de derechos fiscales, por el tiempo en que las utilidades netas del ferrocarril no lleguen á cubrir el interés anual del seis por ciento sobre el capital invertido en la obra, de los materiales y artículos destinados á la construcción, conservación y explotación de las líneas, como rieles y platinas, pernos, tuercas y clavos para los mismos, durmientes, material rodante de toda clase, puentes metálicos y demás artículos especificados en las leyes de 9 de noviembre de 1893, 31 de diciembre de 1888 y 10 de diciembre de 1903.

Las introducciones se harán de acuerdo con las leyes y disposiciones vigentes ó que se dicten en adelante para cautelear los intereses fiscales.

XXIX—La tarifa por pasajes y fletes se fijará oportunamente por el gobierno, de acuerdo con el concesionario, sin que, en ningún caso, puedan exceder de la siguiente, determinada por la resolución legislativa de primero de febrero del presente año, para el proyectado contrato del ferrocarril de Lima á Pisco:

Pasajeros de primera clase, por kilómetro, soles 0.03 cts.

Pasajeros de segunda clase, por kilómetro, soles 0.01 y $\frac{1}{2}$ cts.

Cada pasajero tendrá el derecho de llevar consigo hasta quince kilos de equipaje libre de fiete.

Carga, 1a. clase, por 1.000 kilos, por kilómetro, soles 0.09 cts.

Carga, 2a. clase, por 1.000 kilos, por kilómetro, soles 0.06 cts.

Carga, 3a. clase, por 1.000 kilos, por kilómetro, soles 0.04 cts.

Cada cabeza de ganado mayor, por kilómetro, soles 0.04.

La tarifa que definitivamente se acuerda será revisada dentro de la anterior escala, cada cinco años, para introducir modificaciones en ella, de común acuerdo, entre el gobierno y el concesionario.

El concesionario, ó la compañía, en su caso, no podrá en ningún tiempo, ni en ninguna forma, hacer rebajas en dichas tarifas que no sean comunes á todos los que usen el ferrocarril, bajo pena de una multa equivalente, al doble del valor fijado por las tarifas para los trasportes en general, por la primera vez; del triple por la segunda; y así sucesivamente; quedando exceptuado de esta disposición el supremo gobierno, conforme á las cláusulas que le conceden el beneficio de rebaja. Estas multas se impondrán administrativamente por el Poder Ejecutivo.

XXX - Los funcionarios públicos y empleados del gobierno que viajen en comisión del servicio pagarán el cincuenta por ciento del pasaje según tarifa. Igual rebaja se hará por la conducción de tropa con su equipo y material de guerra y por toda carga del estado, siendo gratuito el transporte de las valijas de correspondencia é impresos y sus conductores, así como el de los empleados del telégrafo y material destinado á la reparación de las líneas telegráficas del estado.

XXXI.—Tendrán pase libre por el ferrocarril y sus ramales: el presidente de la república, los ministros de estado, el director de obras públicas, los ingenieros inspectores del ferrocarril, el prefecto del departamento de Lima y demás autoridades políticas que ejerzan jurisdicción dentro del territorio atravesado por el ferrocarril, inclusive los comisarios y agentes de policía que viajen uniformados.

XXXII.—El concesionario ó la compañía en su caso tendrá domicilio legal en Lima y un representante investido de amplios poderes.

XXXIII.—El concesionario tendrá el derecho de prolongar la línea á Supe y

Recuay en iguales condiciones á las estipuladas en la cláusula V.

XXXIV.—Este contrato podrá transferirse en su totalidad y conforme á su tenor literal y directo, á una compañía organizada con capitales europeos ó de los Estados Unidos de Norte América, quedando obligado el concesionario á someter á la aprobación del gobierno los estatutos de la compañía, sin cuyo requisito la transferencia no surtirá sus efectos.

XXXV.—Las utilidades que se obtengan en la explotación de la línea quedarán exoneradas de todo impuesto fiscal ó municipal, y del pago de timbre las escrituras de construcción y el registro de toda escritura que se relacione con este contrato. Tales exenciones durarán todo el tiempo del privilegio acordado por la cláusula XIII.

XXXVI—Cualquiera dificultad que se suscite entre el concesionario y el gobierno, por razón del cumplimiento de este contrato, que no pueda ser resuelta administrativamente ó de común acuerdo, lo será por los tribunales de la república y en ningún caso podrá ocurrirse á la vía diplomática, oficial ú oficiosa.

XXXVII.—Para el caso de que el concesionario pudiese adquirir de la Peruvian Corporation la cesión de sus derechos sobre el usufructo de la línea de Lima á Ancón, queda entendido que el gobierno solo abonará el interés estipulado en las cláusulas II y V sobre el capital que represente la sección construida por el concesionario, agregándose á ese capital la suma que se entregare á la "Peruvian Corporation", con aprobación del gobierno, como indemnización por el tiempo que dejase de usufructuar la línea. Al vencimiento de los sesentiseis años de explotación de la misma, es tipulados en el contrato de cancelación de la deuda externa, el gobierno se compromete á vender al concesionario la sección de Lima á Ancón, por el precio que ella represente en esa época á justa tasación practicada por ingenieros del gobierno y del concesionario, conforme á las condiciones que al respecto se pacten. En este caso, el concesionario quedará obligado á seguir explotando la línea de Lima á Ancón.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, á los 12 días del mes de diciembre de 1906.—M. C. BARRIOS, Presidente del Senado.—JUAN PARDO, Primer Vice-Presidente la H. Cámara de Diputados.—*José Manuel García*, Senador Secretario.—*Germán Arenas*, Diputado Secretario.

Al Excmo. Sr. Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. — Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á los 7 días del mes de enero de 1907.—JOSÉ PARDO.—*Delfín Vidalón*.