

LEY N.º 3089

Ferrocarril eléctrico y camino pavimentado de La Plata a Avellaneda

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, etc.

ARTÍCULO 1.º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar ⁽¹⁾ con los señores Otto Franke y compañía la construcción y explotación, por cuenta de éstos, de un ferrocarril eléctrico a

(1)

La Plata, febrero 8 de 1907.

Vista la propuesta de los señores Otto Franke y Compañía, sobre construcción y explotación por su cuenta de un ferrocarril eléctrico a gran velocidad que una la ciudad de La Plata con la Capital de la República con prolongaciones al Tigre y los puertos de Buenos Aires y La Plata, así como la ejecución por cuenta de la Provincia de un camino carretero, pavimentado de adoquín de granito, con base de concreto, que correría al costado del ferrocarril entre la ciudad de La Plata y de Avellaneda, y —

CONSIDERANDO:

Que para los intereses de la capital de la Provincia, principalmente, es indiscutible la conveniencia de propiciar la ejecución del ferrocarril mencionado, como lo es para la misma y para toda la zona cruzada la construcción del camino pavimentado propuesto, pues con él no sólo se asegurará la facilidad y rapidez de las comunicaciones, sino que también se propenderá a la subdivisión de la propiedad; que del estudio prolijo de la propuesta, hecho por el Departamento de Ingenieros, resulta la conveniencia de su aceptación con las modificaciones aconsejadas. Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Acordar la concesión solicitada *ad-referendum* de la Honorable Legislatura, bajo las siguientes bases:

ARTÍCULO 1.º — Concédese a los señores Otto Franke y Compañía el derecho de construir y explotar por su cuenta una línea de ferrocarril eléctrico que, partiendo de la ciudad de La Plata, llegue a la de Avellaneda hasta el límite de la Provincia con la Capital Federal, siguiendo el trazado del plano que se acompaña, con las modificaciones que se convengan con el Poder Ejecutivo.

Acuérdaseles, igualmente, el derecho de construir y explotar prolongaciones de esta línea principal que lleguen por una parte hasta el Tigre y por otra hasta el puerto de La Plata, en jurisdicción de la Provincia, de conformidad con el trazado que se indica en el mismo plano y modificaciones que se convengan con el Poder Ejecutivo.

gran velocidad, cuya línea principal unirá la ciudad de La Plata con la de Avellaneda hasta el límite con la Capital Federal, con prolongaciones al Tigre y al puerto de La Plata, en la jurisdicción correspondiente, de acuerdo con las siguientes bases:

1.^a Las líneas seguirán el trazado que establece el plano anexo al expediente administrativo letra F, número 54, año 1906 (Ministerio de Obras Públicas), con las modificaciones que fuesen necesarias, las que se convendrán con el Poder Ejecutivo.

2.^a La faja de terreno destinada a vías de estaciones que debe ser expropiada por cuenta de los concesionarios, será terraplenada, bien aplanada a máquina y provista de canales de desagües a los costados. Sobre el terraplén destinado a las vías se dispondrá una capa de pedregullo granítico, sobre la cual se colocarán los durmientes de madera dura, los que serán rellenados entre sí con pedregullo granítico grueso hasta un espesor de quince o veinte centímetros.

3.^a Todo el camino estará provisto de alambrados, puentes,

ART. 2.º — El Poder Ejecutivo solicitará del Honorable Congreso de la Nación autorice a los señores Otto Franke y Compañía para prolongar la línea férrea principal, a que se refiere el artículo 1.º, tanto al puerto de La Plata como al de la Capital Federal, de acuerdo con los estudios definitivos que se practiquen oportunamente.

ART. 3.º — La faja del camino destinada a soportar las vías del ferrocarril tendrá un ancho de catorce metros y será aterrapiada y bien aplanada a máquina, estando provista de canales de desagüe a los costados, según los declives que ofrezca la vía. Sobre el terraplén se dispondrá una capa de pedregullo granítico sobre el cual se colocarán los durmientes de madera dura, los que serán rellenados entre sí con pedregullo granítico grueso hasta un espesor de quince a veinte centímetros (0.15 a 0.20).

ART. 4.º — Todo el camino estará provisto de alambrados, puentes, alcantarillas, pasos a nivel y demás obras de arte necesarias para completar una vía férrea de primer orden que ofrezca todas las garantías de seguridad para el público.

ART. 5.º — Los concesionarios construirán las dos vías destinadas a la circulación de trenes eléctricos rápidos sistema Trolley, del tipo adoptado por el gobierno alemán para la línea de Berlín a Zossen, o bien de otro sistema que la práctica de ferrocarriles eléctricos aconseje como más conveniente para la explotación y el servicio público.

Las vías tendrán un ancho de un metro seiscientos setenta y seis milímetros (1.m.676) y los rieles serán de acero del peso de cuarenta y un kilogramos (41) por metro lineal. A los costados de ambas vías se colocarán columnas de acero Mannesmann, las que sostendrán cuatro cables

alcantarillas, pasos y demás obras de arte necesarias para completar una vía férrea de primer orden, que ofrezca todas las garantías de seguridad para el público.

4.^a Los concesionarios construirán, por lo menos, dos vías destinadas a la circulación de trenes eléctricos rápidos, sistema « Trolley », del tipo adoptado por el gobierno alemán para la línea de Berlín a Zossen o bien de otro sistema que la práctica de ferrocarriles eléctricos aconseje como más conveniente para la explotación y el servicio público. Las vías tendrán un ancho de un metro seiscientos setenta y seis milímetros, y los rieles serán de acero del peso de 45 a 50 kilogramos por metro lineal.

A los costados de ambas vías se colocarán columnas de acero « Mannesmann », similares o superiores, a juicio del Poder Ejecutivo, las que sostendrán cuatro cables destinados a conducir la corriente, sirviendo las mismas para colocar dos líneas telegráficas y telefónicas y el número de lámparas eléctricas suficientes, que se convenga con el Poder Ejecutivo, para iluminar

destinados a conducir la corriente, sirviendo los mismos para colocar dos líneas telegráficas y telefónicas y quinientas cincuenta lámparas de arco voltaico para iluminar el camino entre las ciudades de La Plata y Avellaneda.

Si la práctica de ferrocarriles eléctricos lo aconsejase como más conveniente, los cables alimentadores, en vez de colocarse sobre columnas, se colocarán bajo tierra.

Los cables conductores y alimentadores, suspendidos en columnas, lo estarán en forma tal, que ofrezcan completa seguridad y estarán protegidos por hilos o tejidos de alambre en los puntos de cruce con líneas telegráficas y telefónicas.

ART. 6.º — Si por defectos de construcción el sistema diese lugar a inconvenientes o peligros de cualquier género, el Gobierno podrá ordenar las modificaciones o reparaciones que se demuestre ser necesarias, las que serán efectuadas por los concesionarios y por su cuenta y sin tener por ello derecho a indemnización alguna.

ART. 7.º — En los pasos a nivel deberán construirse macizos de hormigón bajo los rieles y durmientes para facilitar la ejecución del adoquinado de granito con base de concreto que será construido por cuenta del Gobierno.

ART. 8.º — Los concesionarios podrán hacer correr trenes de carga con tracción a vapor durante las horas de la noche en las que el servicio público de pasajeros no requiere que anden en marcha trenes a gran velocidad.

Durante la construcción del ferrocarril y camino carretero de piedra, se hará también con tracción a vapor el servicio de transporte de materiales.

convenientemente por cuenta de los concesionarios el camino entre la ciudad de La Plata y Avellaneda, durante las horas que circulen los trenes eléctricos.

Si la práctica de ferrocarriles eléctricos lo aconseja como más conveniente, los cables alimentadores en vez de colocarse sobre columnas se colocarán bajo tierra.

Los cables conductores y alimentadores suspendidos en columnas lo serán en forma tal que ofrezcan completa seguridad y estarán protegidos por hilos o tejidos de alambre, en los puntos de cruce, con líneas telegráficas o telefónicas.

5.^a Si por defectos de construcción el sistema diere lugar a inconvenientes o peligros de cualquier género, el gobierno podrá ordenar las modificaciones o reparaciones que se demuestren ser necesarias, las que serán efectuadas por los concesionarios y por su cuenta, sin tener por ello derecho a indemnización alguna.

6.^a Los concesionarios podrán hacer correr trenes de carga con tracción a vapor durante las horas de la noche, y en las

ART. 9.^o — El número, clase y ubicación de las estaciones será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo quedando facultados los concesionarios para construir una o varias usinas de producción de fuerza eléctrica de corriente alternativa y trifásica, suficiente para dar una velocidad a los trenes entre las ciudades de La Plata y Avellaneda, que no sea menor de cien kilómetros constantes por hora. Podrán también los concesionarios celebrar contratos con otras empresas para obtener la fuerza eléctrica.

ART. 10. — Las usinas se dispondrán de manera a poder distribuir en el radio servido por el ferrocarril fuerza motriz y luz a las fábricas, pueblos y establecimientos que lo soliciten, de acuerdo con una tarifa especial que será sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo.

ART. 11. — Los concesionarios dotarán al ferrocarril del material rodante necesario para hacer un buen servicio de pasajeros y carga, debiendo someter su cantidad y planos a la aprobación del Poder Ejecutivo.

ART. 12. — Los concesionarios gozarán de los privilegios enumerados en los artículos 7.^o y 8.^o de la ley general de ferrocarriles de la Provincia, de fecha febrero 24 de 1890, quedando sometida la construcción y explotación del ferrocarril eléctrico a todas las disposiciones de la referida ley en todo aquello que no se oponga a las bases de la presente concesión.

ART. 13. — Los concesionarios se obligan a construir, por cuenta del Gobierno, un camino pavimentado de adoquín de granito al costado de la línea férrea comprendida entre la ciudad de La Plata y la de Avellaneda a que se refiere la primera parte del artículo 1.^o en la siguiente forma:

que el servicio público de pasajeros no requiera que anden en marcha trenes a gran velocidad. Durante la construcción del ferrocarril y camino carretero de piedra, se hará también con tracción a vapor el servicio de transporte de materiales.

7.^a El número, clase, nombre y ubicación de las estaciones, será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo, quedando facultados los concesionarios para construir una o varias usinas de producción de fuerza eléctrica de corriente alternativa o trifásica.

Podrán también los concesionarios celebrar contratos con otras empresas para obtener la fuerza eléctrica.

La velocidad de los trenes entre la ciudad de La Plata no podrá ser menor de cien kilómetros por hora.

8.^a Las usinas se dispondrán de manera a poder distribuir en el radio servido por el ferrocarril fuerza motriz y luz a las fábricas, pueblos y establecimientos que la soliciten de acuerdo con una tarifa especial, que será sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo.

-
- a) Dos veredones para peatones, de tres metros de ancho cada uno, con terraplén bien aplanado a máquina; estos veredones estarán flanqueados por dos hileras de árboles de hoja caduca, colocados a una distancia de diez metros entre sí.
 - b) Una calzada para camino carretero, de doce metros de ancho, con adoquín de granito y base de concreto, de veinte centímetros de espesor (0 m. 20) asentado sobre terreno previamente terraplenado, abovedado y apisonado. El concreto será de pedregullo granítico, con mezcla de arena oriental y cemento artificial. La base de concreto se cubrirá con una capa de arena tipo oriental, de diez centímetros de espesor (0.10) sobre la cual descansarán los adoquines cuyas juntas se rellenarán con la misma clase de arena.

ART. 14. — El camino tendrá sus respectivos desagües, alambrados, puentes, alcantarillas y demás obras de arte necesarias para satisfacer las condiciones perfectas de viabilidad.

ART. 15. — A los efectos de esta ley queda autorizado el Poder Ejecutivo para expropiar, de acuerdo con las disposiciones de la ley general respectiva, la faja de tierra que sea necesaria para la construcción del camino carretero y sus dependencias, así como la necesaria para el ferrocarril y sus dependencias entre la ciudad de La Plata y la de Avellaneda hasta el límite de la Capital Federal.

ART. 16. — Los concesionarios se obligan a entregar al Gobierno, y a medida que sean necesarios, los fondos requeridos para el pago de las expropiaciones que se hagan de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.

En este caso, la empresa concesionaria estará sujeta al pago de los impuestos fiscales y municipales con que estén gravadas las empresas análogas en la Provincia, no debiendo computarse, a los efectos del impuesto, la energía eléctrica utilizada para el servicio del ferrocarril.

9.^a Los concesionarios dotarán al ferrocarril del material rodante necesario, para hacer un buen servicio de pasajeros y carga, debiendo someter su cantidad y planos a la aprobación del Poder Ejecutivo.

10. Los concesionarios gozarán de los privilegios enumerados en los artículos 7.^o y 8.^o de la ley general de ferrocarriles de la Provincia, de fecha febrero 24 de 1890 (1), quedando sometida la construcción y explotación del ferrocarril eléctrico a todas las disposiciones de la referida ley, en todo aquello que no se oponga a las bases de la presente concesión.

Las tarifas de pasajeros y de carga serán intervenidas por el Poder Ejecutivo cuando el promedio del producto bruto de

ART. 17. — Las sumas entregadas, con excepción de la cantidad que corresponda a la expropiación de la faja destinada a la vía férrea y sus dependencias, serán reembolsadas por el Gobierno a los concesionarios en cantidad equivalente en títulos de los que esta ley destina para el pago de la construcción del camino carretero.

ART. 18. — Los terrenos necesarios para el camino carretero, así como los destinados a la línea férrea entre las ciudades de La Plata y Avellaneda, serán entregados por el Poder Ejecutivo en los plazos que se convengan.

En el caso que por falta de entrega de los mismos los trabajos sufrieran demora, los concesionarios tendrán derecho a un aumento de tiempo en el plazo fijado para la terminación de las obras igual al tiempo que se hubiese perdido por dicha falta.

ART. 19. — Quedan facultados los concesionarios para expropiar por su cuenta, de acuerdo con la ley general de expropiación, los terrenos particulares necesarios para sus vías y dependencias en las prolongaciones de la línea principal y a que se refiere la segunda parte del artículo 1.^o.

ART. 20. — Dentro de los cuatro meses de la promulgación de la presente ley, deberá firmarse el contrato de concesión previo el depósito que establece el artículo 21, quedando facultado el Poder Ejecutivo para establecer las condiciones que juzgue necesarias para el fiel cumplimiento del contrato, así como las que garantan la mejor realización de las obras a que esta ley se refiere.

(1) Ley n.º 2.362.

la línea, en tres años seguidos, exceda del 17 por ciento del capital en acciones y obligaciones reconocidas por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del sesenta por ciento de las entradas.

Si la proporción de gastos fuera mayor en tres años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo; y, en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos, el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

11. Quedan facultados los concesionarios para expropiar, por su cuenta, de acuerdo con la ley general de expropiación ⁽¹⁾, los terrenos particulares necesarios para las vías, estaciones, usinas y dependencias de las líneas férreas a construir.

12. En garantía del fiel cumplimiento de las bases establecidas, los concesionarios depositarán en el Banco de la Provincia, a la orden del Poder Ejecutivo, la suma de cincuenta mil

Todos los gastos de escrituración del contrato serán de cuenta del Gobierno.

ART. 21.— En garantía del fiel cumplimiento de las bases establecidas por el contrato de concesión, los concesionarios depositarán en el Banco de la Provincia, a la orden del Poder Ejecutivo, la suma de cien mil pesos moneda nacional en efectivo o en títulos de deuda de la Provincia, suma que les será devuelta, una vez que se haya acumulado en el lugar de las obras una cantidad por valor equivalente en materiales de construcción, según certificado expedido por el Departamento de Ingenieros. Los intereses que devengue el depósito serán a favor de los concesionarios.

ART. 22.— Los concesionarios, previa autorización del Gobierno, podrán transferir todo o parte de esta concesión a una nueva empresa que se subrogue en sus derechos y obligaciones, quedando libres del impuesto de sellos los documentos a que diere lugar tal transferencia.

Este derecho de los concesionarios no será transferible a la empresa sucesora.

ART. 23.— Dentro del plazo de los seis meses, contados a partir de la fecha del contrato de concesión, se presentarán por triplicado a la aprobación del Poder Ejecutivo los estudios del recorrido definitivo de la línea férrea principal y camino carretero de piedra entre las ciudades de La Plata y Avellaneda, así como los de las líneas férreas, prolongaciones de la principal que llegarán al Tigre y puerto de La Plata, la ubicación de usinas y estaciones, proyecto de construcciones y maquinarias de las mismas,

(1) Ley n.º 1.429 y modificatoria n.º 2.541.

pesos moneda nacional en efectivo ó en títulos de deuda de la Provincia, suma que les será devuelta una vez que se haya acumulado en el lugar de las obras una cantidad por valor equivalente en materiales de construcción, según certificado expedido por el Departamento de Ingenieros.

Los intereses que devengue el depósito, serán a favor de los concesionarios.

13. Los concesionarios, previa autorización del Gobierno, podrán transferir toda o parte de esta concesión a una nueva empresa que se subrogue en sus derechos y obligaciones.

Los concesionarios o la empresa que se subrogue a los mismos no podrá enajenar la obra antes de su completa terminación a otra empresa ferroviaria existente en el país, ni arrendarla, ni efectuar la refundición de su administración con la de ferrocarriles de otras empresas, necesitándose, en cualquiera de los tres casos, autorización de la Legislatura.

14. Dentro del plazo de seis meses, contados a partir de la fecha de la escrituración del contrato de concesión, se presen-

tipos de puentes, alcantarillas, alambrados, rieles, vías, columnas, material rodante y, en fin, de todos los materiales de vía y eléctricos.

ART. 24. — Se dará principio a las obras de la línea férrea principal y camino carretero de piedra entre las ciudades de La Plata y Avellaneda dentro del plazo de dos meses, contados a partir de la fecha de aprobación de los estudios, debiendo quedar terminados, el camino carretero dentro de los tres años de firmado el contrato de concesión; y, la línea férrea principal, dentro de los cuatro años, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

Los plazos para el comienzo o terminación de las prolongaciones de la línea principal al Tigre y puerto de La Plata, serán convenidos con el Poder Ejecutivo.

ART. 25. — Los concesionarios pagarán una multa de mil pesos moneda nacional por cada mes de retardo en los plazos que estipulan los artículos 23 y 24 para la presentación de los estudios y planos, comienzo de las obras y terminación de las mismas, salvo caso de fuerza mayor justificada.

ART. 26. — Todos los materiales que se empleen en la instalación de vías férreas, camino carretero, corriente y material rodante, serán de primera calidad y previamente aprobados por el Gobierno.

ART. 27. — Todas las obras de pavimentación, de arte y accesorias del camino carretero de piedra, así como las obras de vías férreas, de arte y accesorias del ferrocarril eléctrico, instalaciones de maquinarias, de usinas, y material de corrientes del mismo, se construirán bajo la inspección del

tarán por triplicado, a la aprobación del Poder Ejecutivo, los estudios del recorrido definitivo de las líneas férreas, ubicación de usinas y estaciones, proyecto de construcciones y maquinarias de las mismas, tipos de puentes, alcantarillas, pasos, alambrados, rieles, columnas, vías, material rodante y, en fin, todas las instalaciones de vías eléctricas.

15. Se dará principio a las obras de la línea férrea principal, entre las ciudades de La Plata y Avellaneda, dentro de los dos meses contados a partir de la fecha de aprobación de los estudios, debiendo quedar terminados dentro de los cuatro años, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

Si pasado un año de la aprobación de los estudios, los concesionarios no hubieran dado comienzo a los trabajos de esta línea, aunque paguen la multa a que se refiere la base 16, se declarará de hecho caduca la presente concesión, con más la pérdida a favor de la Provincia del depósito determinado en la base 12, y al final de la 3.^a al firmarse el contrato de la concesión general.

Los plazos para el comienzo y terminación de las prolon-

Departamento de Ingenieros y quedarán, así como el tren rodante, bajo la vigilancia del mismo Departamento durante la explotación.

ART. 28. — La certificación y recepción provisoria del camino carretero de piedra se hará por secciones concluidas, no menores de un kilómetro, quedando a cargo de los concesionarios la conservación de las mismas en perfecto estado a contar de la recepción provisoria y durante el término de un año fecha en que se hará la recepción definitiva de cada sección.

ART. 29. — En garantía del fiel cumplimiento del artículo anterior, de cada certificado se retendrá el cinco por ciento de su valor que será devuelto al hacerse la recepción definitiva de cada sección de camino.

ART. 30. — Los derechos a pagar por la introducción al país de todos los materiales destinados a la construcción del camino carretero serán de cuenta del Gobierno.

ART. 31. — El Poder Ejecutivo convendrá con los concesionarios los precios unitarios de las obras y materiales que comprenden la ejecución del camino carretero de piedra y sus anexos.

ART. 32. — El pago de los certificados dados de acuerdo con el artículo 28 se hará por el Gobierno en efectivo o en títulos de deuda interna de cinco por ciento de interés y uno por ciento de amortización, aforados al precio de cotización en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires en la fecha inmediatamente anterior al pago de cada certificado.

gaciones de la línea principal al Tigre y Puerto La Plata, serán convenidos con el Poder Ejecutivo.

16. Los concesionarios pagarán una multa de veinte mil pesos moneda nacional. (\$ 20.000 $\frac{m}{n}$) por cada mes de retardo en los plazos que estipulan las bases 14 y 15 para la presentación de los estudios y planos, comienzo de obras y terminación de las mismas, salvo caso de fuerza mayor justificado a juicio del Poder Ejecutivo.

17. Todos los materiales que se empleen en las instalaciones de vías férreas, corriente y material rodante, serán de primera calidad y previamente aprobados por el Poder Ejecutivo.

18. Todas las obras de arte y accesorias del ferrocarril eléctrico, instalaciones de maquinarias, usinas y material de corrientes del mismo, se construirán bajo la inspección del Departamento de Ingenieros, y quedarán, así como el tren rodante, bajo la vigilancia del mismo departamento durante la explotación.

Los estudios definitivos y demás trabajos de construcción

ART. 33. — Vencidos los cinco años de librada al servicio público cada una de las secciones en que se divida la línea férrea concedida, los concesionarios entregarán anualmente al Gobierno la suma de cien pesos oro por kilómetro de línea que será destinada a la conservación permanente del camino carretero que se construya por cuenta del Gobierno y de los caminos que unan las estaciones del ferrocarril eléctrico con los pueblos comprendidos en el radio del mismo.

ART. 34. — Los concesionarios estipularán con el Poder Ejecutivo el número de pases anuales que ha de otorgarse para viajar por sus líneas a los funcionarios y empleados que por la naturaleza de sus funciones lo requiera.

ART. 35. — Todas las cuestiones que puedan surgir entre el Gobierno y los concesionarios serán sometidas a juicio de árbitros arbitradores, quienes tendrán facultad de designar un tercero, constituyendo los tres un tribunal que decida dichas cuestiones. En caso de desacuerdo entre los árbitros arbitradores sobre nombramiento del tercero, hará la designación el presidente de la Suprema Corte de la Provincia.

ART. 36. — El Gobierno podrá, en cualquier momento, expropiar las líneas de ferrocarril eléctrico que otorga esta concesión, haciéndose cargo de vías, instalaciones eléctricas, terrenos, usinas, estaciones, material rodante, etc., siempre que abone a los concesionarios por el conjunto de las instalaciones el valor que resulte de la tasación que practique una comisión compuesta del presidente del Departamento de Ingenieros, el in-

serán inspeccionados por el Ministerio de Obras Públicas, siendo de cuenta de la empresa los gastos que ocasionare la inspección.

19. Dentro de los sesenta días de haberse contratado por el Poder Ejecutivo la construcción del camino carretero a que se refiere la presente ley, deberán los señores Otto Franke y Compañía, firmar el contrato de concesión del Ferrocarril Eléctrico, previo el depósito que establece la base 12, quedando facultado el Poder Ejecutivo para establecer las condiciones que juzgue necesarias para el fiel cumplimiento del contrato, así como las que garanticen la mejor realización de las obras a que esta ley se refiere.

Queda exonerado el presente contrato del impuesto del papel sellado; y los derechos de escribanía serán pagados en su mitad por los concesionarios.

20. El Poder Ejecutivo prestigiará y apoyará, siempre que lo considere pertinente, sin responsabilidad alguna de su parte, las solicitudes que los concesionarios presenten a las autoridades nacionales para prolongar la línea principal, al puerto de La Plata, como hasta el de la Capital Federal.

21. Vencido el primer año de librada al servicio público cada una de las secciones en que se divida la línea férrea concedida, los concesionarios entregarán anualmente al Gobierno, adelantado, la suma de cien pesos oro por kilómetro de línea o fracción, suma que será destinada a la conservación permanente del camino carretero que se construya por cuenta del Gobierno, y de los caminos que unan las estaciones del ferrocarril eléctrico, con los pueblos comprendidos en el radio del mismo.

geniero de los concesionarios y otro ingeniero designado como tercero por los concesionarios y el Poder Ejecutivo.

Al valor de esta tasación deberá agregarse el veinticinco por ciento de la misma que a título de indemnización debe abonar el Gobierno a los concesionarios por la expropiación.

Pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que previa notificación de la presente a los señores Otto Franke y Compañía, extienda la escritura de contrato *ad-referendum* que será elevada a la Honorable Legislatura con el mensaje y proyecto de ley correspondiente.

Publíquese e insértese en el Registro Oficial.

IGNACIO D. IRIGOYEN.

ANGEL ETCHEVERRY.

22. Todas las cuestiones que puedan surgir entre el Gobierno y los concesionarios, serán sometidas a juicio de árbitros arbitradores, quienes tendrán facultad de designar un tercero, constituyendo los tres un tribunal que decida dichas cuestiones. En caso de desacuerdo entre los árbitros sobre nombramiento del tercero, hará la designación el presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia.

23. El Gobierno podrá, en cualquier momento, expropiar las líneas del ferrocarril eléctrico concedidas, haciéndose cargo de vías, instalaciones eléctricas, terrenos, usinas, estaciones, material rodante, etc., etc., siempre que abone a los concesionarios, por el conjunto de las instalaciones, el valor que resulte de la tasación que practique una comisión compuesta del presidente del Departamento de Ingenieros, el ingeniero de los concesionarios y otro ingeniero designado como tercero por los concesionarios y el Poder Ejecutivo.

No habiendo acuerdo, se designará el tercero como lo dispone la base anterior.

Al valor de esta tasación deberá agregarse el veinticinco por ciento de la misma que, a título de indemnización, debe abonar el Gobierno a los concesionarios por la expropiación.

ART. 2.º — Autorízase al Poder Ejecutivo para llevar a cabo la construcción de un camino pavimentado y sus anexos, entre las ciudades de La Plata y la de Avellaneda hasta el límite de la Capital Federal, de acuerdo con las siguientes bases:

1.ª El camino correrá a ambos costados del ferrocarril eléctrico que se autoriza a contratar por la presente ley.

2.ª El afirmado será de adoquín de granito con base de hormigón, debiendo tener, como *mínimum*, cada faja adoquinada, el ancho de seis metros.

3.ª Las obras se llevarán a cabo por contrato directo con los señores Otto Franke y compañía o por licitación pública, de acuerdo con las disposiciones vigentes y condiciones que establezca el Poder Ejecutivo, pudiendo hacerse por administración, aquella que por su naturaleza conviniere no licitar.

4.ª El Poder Ejecutivo queda facultado para disminuir la garantía que establece el artículo 66 de la ley de contabilidad⁽¹⁾,

(1) Ley n.º 2.337.

y a apartarse de las disposiciones de la misma ley en sus artículos 75 a 78 y 82 en todo aquello que facilite la licitación y ejecución de las obras.

5.^a El adjudicatario de la licitación deberá entregar al Gobierno, y a medida que sean necesarios, los fondos en efectivo que sean requeridos para el pago de las expropiaciones que se hagan, de acuerdo con el artículo 3.^o

Las sumas entregadas serán reembolsadas por el Gobierno al contratista en cantidad equivalente, en títulos de los que esta ley autoriza, para el pago de la construcción del camino.

6.^a Los derechos a pagar por la introducción al país, de todos los materiales destinados a la construcción del camino, serán de cuenta del Gobierno.

ART. 3.^o — Queda facultado el Poder Ejecutivo para expropiar, de acuerdo con las disposiciones de la ley general respectiva⁽¹⁾, una superficie de tierra hasta de treinta metros para construir el camino y sus anexos.

ART. 4.^o — Autorízase al Poder Ejecutivo a invertir en la ejecución del camino afirmado y sus anexos, así como en las expropiaciones, hasta la cantidad de diez millones cuatrocientos mil pesos moneda nacional, pudiendo hacer los pagos en efectivo o en títulos de renta de los creados por esta ley; pero, en este caso, nunca a un título menor de ochenta y cinco por ciento.

ART. 5.^o — A los fines exclusivos del artículo anterior, autorízase al Poder Ejecutivo a emitir hasta la cantidad de doce millones de pesos moneda nacional (\$ 12.000.000 ₡) en fondos públicos de deuda interna o externa con interés hasta el cinco por ciento y uno por ciento de amortización anual acumulativa y bajo las siguientes condiciones:

- a) El empréstito podrá ser negociado en su totalidad o por series a medida que lo requiera su aplicación, pudiendo el Poder Ejecutivo, si fuese necesario, ofrecer como garantía a los prestamistas el total de la contribución que establece el artículo 6.^o
- b) La amortización de los títulos se hará por sorteo mientras estén a la par o arriba de la par, y por licitación,

(1) Ley n.º 1.429 y modificatoria n.º 2.541.

cuando estén abajo de la par, reservándose el Gobierno el derecho de hacer amortizaciones extraordinarias en cualquier tiempo.

- c) El servicio de los títulos se hará trimestralmente y se atenderá con el producido de la contribución de afirmados que establece el artículo 6.º, tomándose del impuesto de contribución territorial, con imputación a la presente, la parte que corresponda al Gobierno y también la diferencia, si la hubiere, hasta completar el monto total del servicio.

ART. 6.º (1). — Para el servicio de amortización e intereses de los títulos, créase una contribución que se denominará de afirmados, la cual será pagada en la forma y proporción que establecen los artículos 8.º y 9.º, por el Gobierno y por las propiedades comprendidas dentro de una zona total de mil quinientos metros de fondo a cada costado del camino, por el frente en que se construya el afirmado, excluido el cruce de caminos y calles.

Cuando en alguna de las dos zonas, o en ambas, queda comprendido, parcial o totalmente un camino o calle, se avanzará en la línea de fondo de la zona respectiva, el ancho ocupado por el camino o calle hasta integrar los mil quinientos metros.

ART. 7.º (2). — Queda excluido del pago de la contribución de afirmados que establece el artículo anterior, la superficie de tierras que, comprendida dentro de las zonas, estuviera ya afectada con una contribución de la misma naturaleza.

ART. 8.º (3). — El valor del camino afirmado y sus anexos, será cubierto en la siguiente proporción: el setenta por ciento por las propiedades comprendidas en las dos zonas que establece el artículo 6.º y el treinta por ciento restante del Gobierno.

ART. 9.º (4). — El setenta por ciento establecido en el artículo anterior, se adjudicará por mitad a cada zona total de mil quinientos metros de fondo, las que, a su vez, serán divididas por las líneas paralelas al camino en tres zonas parciales iguales, de quinientos metros de fondo cada una.

(1) Modificado por leyes n.ºs 3.915 y 4.069.

(2) Suprimido por ley n.º 3.599.

(3 y 4) Modificados por leyes n.ºs 3.915 y 4.069.

El treinta y cinco por ciento que corresponde pagar a cada zona total, se dividirá en las tres zonas parciales en la siguiente proporción:

La primera zona que arranca del camino pagará el setenta por ciento; la segunda el veinticinco y la tercera el quince restante.

ART. 10. — A los efectos de los artículos 6.º, 7.º, 8.º y 9.º, por el Departamento de Ingenieros se levantará el plano de las propiedades beneficiadas, se hará el cómputo de las superficies afectadas por la contribución de afirmados y el cálculo del valor de la misma correspondiente a cada propiedad, estando sujeto su pago a las siguientes condiciones:

- a) La contribución de afirmados durará hasta la extinción de la deuda que corresponda a cada propiedad, a contar desde la fecha del cobro del primer servicio, que se percibirá por trimestres adelantados.
- b) El propietario que desee eximirse del servicio que le corresponde por intereses, podrá hacerlo en cualquier época entregando en la oficina respectiva el importe de la contribución adeudada, en dinero o en títulos correspondientes, que se percibirán a la par.
- c) Si el pago se efectuase en dinero efectivo, las sumas que por tal concepto se reciban se aplicarán a amortizaciones extraordinarias de los títulos emitidos.
- d) El inmueble afectado al pago de la contribución de afirmados responde del mismo, no pudiendo extenderse escritura de ninguna clase que afecte el dominio sin que previamente se presente el certificado de la oficina correspondiente, por el cual conste haberse pagado los servicios vencidos.

Los escribanos que contrarién esta disposición, incurrirán en una multa igual al doble del valor de la contribución adeudada.

- e) El apremio contra los deudores morosos, se llevará a efecto de acuerdo con las disposiciones establecidas con igual fin en la ley de contribución territorial.

ART. 11. — Queda autorizado el Poder Ejecutivo para gestionar el concurso de los poderes públicos de la Nación, en favor de las obras autorizadas por la presente.

ART. 12. — El gasto que demande el estudio del camino, el cumplimiento del artículo 10 y la licitación, así como el que exija la inspección de los trabajos, se cubrirá de rentas generales con imputación al artículo 16 de la ley de presupuesto.

ART. 13. — El depósito de garantías a que se refiere el inciso 12 del artículo 1.º, deberá ser hecho por los concesionarios bajo pena de caducidad de la concesión, dentro de los sesenta días de la promulgación de esta ley.

Si los concesionarios no cumplieran por su culpa dentro del término establecido, la obligación de escriturar la concesión impuesta por la base 19 del citado artículo 1.º, caducará también la concesión y perderán los concesionarios el depósito a favor de la Provincia.

ART. 14. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a los veintisiete días del mes de diciembre de mil novecientos siete.

FAUSTINO M. LEZICA.

Manuel L. del Carril.

JUAN F. FERNÁNDEZ.

Ricardo M. García.

La Plata, diciembre 30 de 1907.

Cumplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

IGNACIO D. IRIGOYEN.

ANGEL ETCHEVERRY.

Véanse leyes n.ºs 3.599, 3.712, 3.915, 3.958 y 4.069.