

## Centro para la Integración y el Derecho Público

Fundado en enero de 2005, en la ciudad de Caracas, Venezuela, el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) es una sociedad civil dedicada al estudio del derecho público y los aspectos jurídicos de los procesos de integración regional.

El CIDEP desarrolla principalmente actividades de investigación y divulgación.

La Dirección General del CIDEP corresponde a Jorge Luis Suárez Mejías y la Dirección Ejecutiva a Antonio Silva Aranguren. La Subdirección recae en Samantha Sánchez Miralles.

### AVISO LEGAL

Este archivo forma parte de la colección *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela* que puede consultarse en <https://www.cidep.online/normativa1821-1922> donde también encontrará un índice por tomo que le permitirá descargar los actos individualmente.

La digitalización es una reproducción realizada por medios electrónicos por la Academia de Ciencias Políticas y Sociales y sujeta luego a un proceso de optimización y revisión manual por parte del CIDEP, con el objetivo de preservar la memoria jurídica venezolana y facilitar su acceso. Por tal motivo, le solicitamos no hacer un uso comercial del archivo y mantener sus atributos inalterados.

Este archivo cuenta con tecnología OCR (*optical character recognition*) que permite –entre otros– la búsqueda de términos, selección y copia de texto, así como la reducción del tamaño del archivo sin disminuir su calidad.

En caso de constatar algún error u omisión en el texto, le agradecemos informarlo a través del correo electrónico [contacto@cidep.com.ve](mailto:contacto@cidep.com.ve) para proceder en consecuencia.

### DIGITALIZADO POR

Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, Venezuela.

E-mail: [academiadecienciaspoliticas@gmail.com](mailto:academiadecienciaspoliticas@gmail.com)

<https://www.acienpol.org.ve>

Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP). Caracas, Venezuela.

E-mail: [contacto@cidep.com.ve](mailto:contacto@cidep.com.ve)

<http://cidep.com.ve> <http://cidep.online>



sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Fomento, en Caracas, a veintitrés de febrero de mil novecientos diez y ocho. Año 108º de la Independencia y 60º de la Federación.—(L. S.)—V. MARQUEZ BUSTILLOS.—Refrendado.—El Ministro de Fomento,—(L. S.)—G. TORRES.”

Dada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, a los diez y siete días del mes de mayo de mil novecientos diez y ocho.—Año 109º de la Independencia y 60º de la Federación.

El Presidente,—(L. S.)—L. VALLENILLA LANZ.—El Vicepresidente,—*Carlos Aristimuño Coll.*—Los Secretarios, *G. Terrero-Aienza, N. Pompilio Osuna.*

Palacio Federal, en Caracas, a 3 de junio de 1918.—Año 109º de la Independencia y 60º de la Federación.

Ejécútese y cúidese de su ejecución. (L. S.)—V. MARQUEZ BUSTILLOS. Refrendada.—El Ministro de Fomento,—(L. S.)—G. TORRES.

12.681

*Ley de 4 de junio de 1918, sobre sociedades constituidas en países extranjeros y que tengan el objeto principal de su explotación, comercio o industria en Venezuela.*

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

*Decreta:*

Artículo 1º Las sociedades constituidas en países extranjeros y que tengan el objeto principal de su explotación, comercio o industria en Venezuela, serán consideradas para todos sus efectos como sociedades nacionales y llenarán las formalidades establecidas en los artículos 294, 295 y 296 del Código de Comercio.

Artículo 2º Las sociedades actualmente constituidas que estén en el caso previsto en el artículo anterior y que no hayan llenado los requisitos legales allí establecidos, procederán a cumplirlos dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de esta Ley.

Artículo 3º La falta de cumplimiento de las formalidades a que se refiere el artículo 1º producirá respecto de las sociedades allí indicadas las mismas consecuencias legales que si se tratase de sociedades organizadas en Venezuela y en todo caso sus Administra-

dores responderán personal y solidariamente de todas las obligaciones contraídas en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 4º Las sociedades organizadas fuera de la República que solamente hicieren negocios en el País y las que en éste quieran establecer Agencias, Sucursales o explotaciones que no constituyan su objeto principal, y las Sociedades de Seguros, a todas las cuales se refiere la Sección IX, Título VII, Libro I del Código de Comercio, seguirán rigiéndose por las correspondientes disposiciones de dicha Sección.

Artículo 5º El Gobierno Nacional no contratará ningún servicio ni explotación en la República con sociedades extranjeras que no hubieren cumplido previamente las formalidades requeridas por la Ley venezolana que según el caso les corresponda llenar para su debido funcionamiento en Venezuela, ni autorizará el traspaso de contrato alguno a ellas.

Dada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, a los treinta y un días del mes de mayo de mil novecientos diez y ocho.—Año 109º de la Independencia y 60º de la Federación.

El Presidente,—(L. S.)—L. VALLENILLA LANZ.—El Vicepresidente, *Carlos Aristimuño Coll.*—Los Secretarios, *G. Terrero-Aienza, N. Pompilio Osuna.*

Palacio Federal, en Caracas, a 4 de junio de 1918.—Año 109º de la Independencia y 60º de la Federación.

Ejécútese y cúidese de su ejecución. (L. S.)—V. MARQUEZ BUSTILLOS. Refrendada.—El Ministro de Relaciones Interiores,—(L. S.)—IGNACIO ANDRADE.—Refrendada.—El Ministro de Fomento,—(L. S.)—G. TORRES.

12.682

*Ley de Concesiones Ferrocarrileras, de 4 de junio de 1918.*

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

*Decreta:*

la siguiente

LEY DE CONCESIONES FERROCARRILERAS

I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º Las concesiones para la construcción y explotación de los fe-



ferrocarriles en Venezuela, se harán por medio de contratos que celebrará el Ejecutivo Federal de conformidad con la presente Ley.

Artículo 2º: Las concesiones para la construcción de ferrocarriles se harán a compañías, nacionales o extranjeras, legalmente constituidas, así como también a personas particulares.

Artículo 3º: El Gobierno de la República no garantizará interés alguno sobre los capitales que se inviertan en la construcción de ferrocarriles en el país.

Artículo 4º: Las Empresas nacionales o extranjeras, que construyan o exploten un ferrocarril, se ajustarán a las prescripciones del Código de Comercio y demás leyes sobre la materia en su constitución y administración.

Artículo 5º: Las concesiones no podrán ser traspasadas ni total ni parcialmente a Gobierno extranjero; y para que los traspasos a particulares o compañías sean válidos, es requisito esencial el consentimiento del Ejecutivo Federal.

Artículo 6º: Por lo menos la mitad de los obreros ocupados en la construcción y en la explotación de los ferrocarriles deberán ser de nacionalidad venezolana. La misma prescripción se establece con respecto a los demás empleados de la respectiva empresa residentes en el país.

Artículo 7º: En toda concesión de Ferrocarril debe consignarse la cláusula del artículo 121 de la Constitución Nacional, a saber: *Las dudas y controversias de cualquiera naturaleza que puedan suscitarse sobre este contrato y que no puedan ser resueltas amigablemente por las partes contratantes, serán decididas por los Tribunales competentes de Venezuela, de conformidad con sus leyes, sin que por ningún motivo ni por ninguna causa puedan ser origen de reclamaciones extranjeras.*

Artículo 8º: De conformidad con el artículo 58, inciso 10 de la Constitución Nacional, no podrá procederse a la ejecución de los contratos de ferrocarriles sino después de haber sido aprobados por el Congreso Nacional.

Artículo 9º: En todo contrato de concesión se estipulará el término en que deba darse principio a la construcción del ferrocarril, término que no excederá en ningún caso de dos años, a

contar de la fecha de la aprobación del contrato por el Congreso. También se fijará la época en que la línea deberá estar terminada y abierta al servicio público. Sólo por caso fortuito o de fuerza mayor tendrá el contratista derecho a prórroga para la presentación de los planos a que se refiere el artículo 12, o para el comienzo de los trabajos de construcción, o para la terminación de la obra. La prórroga será por el tiempo que haya hecho perder el caso fortuito o de fuerza mayor. Si el contratista no comienza la construcción del ferrocarril en el término al efecto estipulado, el depósito prescrito en el artículo 11 pasará a ser propiedad de la Nación.

## II

### FORMALIDADES QUE DEBEN SATISFACER LOS CONCESIONARIOS DE FERROCARRILES

Artículo 10. El solicitante de una concesión ferrocarrilera deberá entregar en la Caja de la Tesorería Nacional, B 20 por cada kilómetro de que conste la línea férrea proyectada. Esta entrega se hará en moneda corriente o su equivalente en Deuda Pública de Venezuela, al tipo a que se cotee en la plaza el día de la entrega del depósito. Con el objeto de apreciar la longitud de la línea y para los efectos de esta obligación, el postulante acompañará a su solicitud un croquis o plano de una zona no menor de 40 kilómetros a cada lado de la línea.

Parágrafo único. El montante de la entrega a que se refiere este artículo pasará a ser propiedad de la Nación desde el día en que ella se haya efectuado.

Artículo 11. El contratista de toda concesión ferrocarrilera está obligado a hacer además un depósito en dinero hasta por una cantidad proporcional a la extensión de la línea y al ancho de la entrevía, a base de las indicadas en el artículo 13 y su parágrafo así:

Para una línea de 0,61 metros de entrevía, B 600, por cada kilómetro.

Para una línea de 0,915 metros de entrevía, B 900, por cada kilómetro.

Para una línea de 1,07 metros de entrevía B 1.000, por cada kilómetro.

Para las líneas de 1,435 metros de entrevía, B 1.400, por kilómetro.

El Ejecutivo Federal podrá reducir este depósito hasta en un quince (15) por ciento.



Este depósito se hará en moneda corriente o su equivalente en Deuda Pública de Venezuela, al tipo a que se cotice en la plaza el día del depósito, en un Banco o en una casa de comercio, a satisfacción del Ejecutivo Federal, en el término de un año a partir del día en que sea aprobado el contrato por el Congreso. Dicho depósito tiene por objeto garantizar el cumplimiento del contrato por parte del contratista. Si este último no hiciera el depósito en el término prescrito, se considerará resuelto de pleno derecho el contrato.

Parágrafo 1º En el caso de que el depósito a que se contrae este artículo sea hecho en Deuda Pública de Venezuela, los cupones devengados serán a favor del depositario, corriendo por cuenta de éste los gastos del depósito.

Parágrafo 2º Este depósito será devuelto al contratista por el Gobierno Nacional al estar concluido el ferrocarril, y si el contratista no construyere la obra en las condiciones y tiempo fijados, el depósito pasará a ser propiedad de la Nación.

Artículo 12. El contratista someterá al estudio del Ministerio de Obras Públicas los planos generales de la línea, y los planos, perfiles longitudinales y secciones trasversales suficientes para dar una idea clara de los trabajos que van a ejecutarse y de sus condiciones en cada sección, tres meses antes, por lo menos, del principio de los trabajos, y no podrá proceder a éstos sin la aprobación de aquéllos. Así mismo someterá al Ministerio de Obras Públicas, con el objeto expresado, los planos de cualquiera modificación o variante que se introduzca en la obra en el curso de la explotación.

### III

#### CLASIFICACIÓN DE LOS FERROCARRILES QUE SE CONSTRUYAN EN VENEZUELA Y CONDICIONES TÉCNICAS DE ELLOS

Artículo 13. Los Ferrocarriles de Venezuela se construirán con un ancho entre rieles de 1,07 metros.

Parágrafo único. El Ejecutivo Federal podrá también contratar ferrocarriles con un ancho entre rieles de 0,61 metros, de 0,915 metros o de 1,435 metros.

Artículo 14. Las condiciones técnicas de las líneas de ferrocarriles serán las siguientes:

Para las vías con un ancho de 0,61 metros entre rieles, el radio mínimo de las curvas será de 30 metros y la pendiente máxima de 3½%; para las vías de un ancho entre rieles de 0,915 metros, 45 metros y 3%; para las vías de un ancho entre rieles de 1,07 metros, 60 metros y 3%; y para las vías de 1,435 metros, estos límites serán de 100 metros y de 3%, respectivamente. Los límites máximos fijados para las pendientes se refieren a los casos en que no se usen sistemas especiales de adherencia. La distancia mínima entre curvas y contra-curvas será de 10 metros para las primeras vías, de 15 para las segundas, de 20 para las terceras y de 30 para las cuartas.

Entre una pendiente y una contrapendiente habrá siempre un trayecto horizontal de 25 metros de longitud, por lo menos.

Quedan prohibidos los cambios de pendientes dentro de las curvas y en los diez metros anteriores y posteriores a ellas.

Donde haya que proyectar obras de arte con tramos de más de 5 metros de luz, se procurará que la rasante sea horizontal en ese trayecto, incluyendo 10 metros a cada lado de la obra. En las estaciones se procurará que la línea sea recta, debiendo ser allí siempre horizontal.

Todos los puentes y demás obras de arte tendrán suficiente resistencia y se construirán con materiales de la mejor calidad.

Artículo 15. Los cortes y terraplenes se harán dejando a los taludes la inclinación que permita la naturaleza del terreno, a fin de evitar, en lo posible, los derrumbamientos futuros sobre la vía. Al efecto se adoptarán los tipos siguientes:

#### DESMONTES

Talud de 1 de base para 1 de altura en los desmontes de tierra vegetal sola, mezclada con arena o cascajos sueltos y en todas las tierras flojas.

Talud de ½ de base para 1 de altura, en las tierras duras y en las mezcladas con cascajo compacto.

Talud de ⅓ de base para 1 de altura, en las tierras muy duras o rocas muy flojas.

Talud de ¼ de base para 1 de altura, en las rocas no muy flojas, como pizarras compactas y areniscas.

Talud de ⅓ de base para 1 de altura, en las rocas duras, como granito,



cuarzo, calcáreo, piedras metamórficas, etc.

**TERRAPLENES**

En los terraplenes se adoptará por regla general, el talud de  $1\frac{1}{2}$  de base para 1 de altura.

Artículo 16. En los contratos deben expresarse el tipo, la calidad y el peso de los rieles, así como la naturaleza de los durmientes y la distancia a que éstos serán colocados.

Artículo 17. En las curvas se establecerá una sobre-elevación del riel exterior y un aumento en el ancho de la vía en relación con el radio de la curva y con la velocidad máxima probable.

Artículo 18. Los cruzamientos con líneas férreas existentes o con otras vías se harán por pasos superiores o inferiores, siempre que fuere posible; y el ángulo de ellos será recto o lo más aproximado posible a este valor. Cuando no fuere posible establecer los cruzamientos superiores o inferiores, se trazarán a nivel, con ángulo entre  $45^\circ$  y  $60^\circ$  sexagesimales; preferentemente en la proximidad de las estaciones existentes, pero fuera de ellas.

Artículo 19. Toda Empresa ferrocarrilera está en el deber de componer a sus expensas y mantener en perfecto estado de servicio, las partes de los caminos nacionales o vecinales que para el establecimiento de la línea haya tenido que utilizar; y debe ensancharlos en los trayectos en que el ferrocarril marche por ellos, permitiendo el libre paso en los puntos que los atraviese, con todas las seguridades necesarias para el transeunte y componiéndolos en todas aquellas partes en que, por motivo de los trabajos de construcción o de conservación de la línea sufran algún deterioro o queden obstaculizados, a fin de que en ninguna ocasión se paralice el tráfico por ellos. Deben comprenderse en esta cláusula los caminos particulares, así como las acequias y tuberías que puedan ser dañadas por el paso del ferrocarril.

Parágrafo único. Las Empresas que faltaren al cumplimiento de lo que establece el presente artículo, pagarán una multa de B 5.000 a B 20.000, a juicio del Ejecutivo Federal y sin perjuicio de la responsabilidad civil.

Artículo 20. Las Empresas ferrocarrileras que, para dar facilidades al desarrollo de ellas, necesitaren abrir algún nuevo camino o ensanchar los

existentes, así como limpiar o canalizar parte o partes de algún río, pueden, con el consentimiento del Gobierno, hacerlo a sus expensas; pero no podrán oponerse al libre tráfico por ellos ni cobrar a los transeuntes remuneración alguna por su uso.

Artículo 21. La anchura de la plataforma en las vías férreas, será como mínimo:

En las líneas de 0,61 metros: tres metros cincuenta centímetros en las excavaciones o cortes; y tres metros en los terraplenes.

En las líneas de 0,915 metros: cuatro metros en las excavaciones o cortes; y tres metros cincuenta centímetros en los terraplenes.

En las líneas de 1,07 metros: cuatro metros cincuenta centímetros en las excavaciones o cortes; y tres metros cincuenta centímetros en los terraplenes.

En las líneas de 1,435 metros: cinco metros veinticinco centímetros en las excavaciones o cortes; y cuatro metros veinticinco centímetros en los terraplenes.

Artículo 22. Para los planos y perfiles a que se refiere el artículo 12 de esta Ley, se fijan las siguientes escalas mínimas:  $\frac{1}{5000}$  para las distancias horizontales y  $\frac{1}{500}$  para las verticales. Tanto para los planos como para todo lo demás relacionado con los ferrocarriles se hará uso del sistema métrico, que es el sistema de medidas oficial de la República.

Artículo 23. Si en algún caso las circunstancias indicaren la conveniencia o necesidad de alterar las reglas técnicas aquí establecidas, ello podrá hacerse siempre que sea con autorización previa del Ministerio de Obras Públicas.

**IV**

**ENTREGA DE LAS SECCIONES AL TRÁFICO PÚBLICO Y COMPRA DE LAS LÍNEAS FÉRREAS POR EL GOBIERNO NACIONAL**

Artículo 24. Para que una sección o el todo de una línea férrea puedan ser entregados al tráfico público, ha de preceder la recepción formal de línea y de su equipo por el Ejecutivo Federal.

Artículo 25. El Ejecutivo Federal podrá reservarse o no en los contratos el derecho de comprar las líneas férreas y su equipo, dando aviso a las respectivas Empresas con seis meses de anticipación; compra que podrá



hacerse a opción del Gobierno, bien por avalúo, pagando una prima de 20% sobre el valor mercantil de las Empresas, bien pagando los valores en que esté representado su capital en el momento de la compra con una prima de 10%.

Parágrafo único. En todos los casos de compra el avalúo se practicará por expertos; y el precio de la compra se pagará a la Compañía en el acto del traspaso.

## V

### PRIVILEGIO

Artículo 26. Las concesiones ferroviarias podrán hacerse con privilegio exclusivo por un término que se fijará en cada caso y el cual no podrá pasar de 40 años; este privilegio consistirá en que el Ejecutivo Federal no podrá conceder la facultad de construir líneas férreas o cables aéreos de transporte que puedan hacer competencia a la contratada, dentro de una zona cuyo ancho se fijará también en cada caso, y que no podrá exceder de 40 kilómetros, contados a razón de 20 kilómetros a cada lado del eje de la vía. Debe hacerse constar expresamente en los contratos que la zona en referencia podrá ser atravesada o cortada en cualquiera dirección por otro u otros ferrocarriles o por cables aéreos que no ligen entre sí los mismos extremos o estaciones intermedias de aquel a que se refiere el contrato. Pueden también establecerse en dicha zona las vías férreas que sean necesarias para el servicio exclusivo de concesiones mineras y que se establezcan de conformidad con la ley de la materia.

Artículo 27. El propietario de un ferrocarril tendrá preferencia, en igualdad de circunstancias, durante el tiempo de su privilegio, para la construcción de ramales y prolongaciones de su línea-férrea. A este efecto se considera "ramal" toda ramificación de la línea principal que no traspase los límites de la zona del privilegio a que se refiere el artículo anterior; y se considera "prolongación" toda continuación del ferrocarril a partir de cualquiera de sus estaciones terminales y cuya longitud sea igual o menor que el ancho de dicha zona a cada lado del eje de la vía.

Artículo 28. Para el establecimiento de ramales y prolongaciones, bastará que el contratista lo participe al Mi-

nisterio de Obras Públicas y acompañe los planos correspondientes, que deben ser aprobados previamente por este Despacho, haciendo además la entrega de B 20 por cada kilómetro de nueva vía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la presente Ley; pero si aquéllos han de traspasar los límites fijados, tendrán que ser materia de una nueva concesión, conservando siempre el contratista la preferencia con respecto a las porciones arriba definidas.

Artículo 29. En la construcción de los ramales y prolongaciones se observarán las mismas prescripciones establecidas para las líneas principales. Con respecto al ancho de la vía, debe adoptarse como regla general, el mismo de éstas, con el fin de evitar los trasbordos y la necesidad de un nuevo material rodante; y podrán también construirse los ramales y prolongaciones con los anchos permitidos por el parágrafo único del artículo 13.

Artículo 30. En estas concesiones relativas a los ramales y prolongaciones quedará también incluido cualquier subramal o ramificación secundaria que parta de aquéllos, siempre que no traspasen los límites de la zona a que se ha hecho referencia.

Artículo 31. Las prolongaciones a que se contraen estos artículos no se refieren al caso en que se conceda al contratista la opción para prolongar su línea a algún otro lugar situado a mayor distancia de las aquí estipuladas; extensión que, como líneas principales que son, se regirán por las cláusulas del contrato respectivo y por las prescripciones generales de la Ley.

## VI

### TARIFAS

Artículo 32. Las tarifas para los transportes las fijará el concesionario, pero sin exceder de ciertos límites máximos que se estipularán en cada contrato. Los tipos adoptados, así como cualquier cambio que en ellos se introduzca en el curso de la explotación, no se pondrán en vigencia sin ser aprobados por el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 33. El Ejecutivo Federal tendrá el derecho de exigir la reducción de las tarifas máximas, cuando el tonelaje anual transportado por el ferrocarril excediere de cierta cifra que se fijará en cada caso. A los efec-



tos de esta reducción se observará la regla siguiente: si en algún año pasare la carga trasportada de la cifra fijada, regirá en los años siguientes la tarifa máxima reducida; mas si en algunos de los años sucesivos decreciere otra vez el tonelaje anual a una cifra menor, volverá a regir la tarifa máxima anterior en el año siguiente, y así sucesivamente.

**Parágrafo único.** El porcentaje de la reducción de las tarifas al ocurrir las circunstancias mencionadas, se fijará en cada contrato.

**Artículo 34.** En todo contrato se estipulará que la conducción de la correspondencia que despachen las oficinas de correos será siempre gratis en todo el trayecto de la línea, y si fuere conducida por un empleado especial, el pasaje de éste será también gratis; que los empleados públicos en comisión y los efectos pertenecientes al Gobierno pagarán la mitad de los precios de tarifa; y la tercera parte de los mismos las tropas y los elementos de guerra.

**Parágrafo único.** En caso de alteración del orden público, y mientras dure ésta las tarifas establecidas en este artículo, para el transporte de tropas y elementos de guerra, quedarán reducidas a la mitad o sea un sexto de la tarifa ordinaria, y es obligación de las Compañías ferrocarrileras facilitar por todos los medios a su alcance el rápido tráfico de tropas y elementos de guerra pertenecientes al Gobierno Nacional.

**Artículo 35.** También debe consignarse una rebaja de 50% sobre los precios de tarifa en favor de las herramientas, maquinarias y demás efectos destinados a la construcción y conservación de los caminos y a la industria del transporte y a las máquinas agrícolas destinadas a la localidad servida por el ferrocarril.

## VII

### CONCESIONES Y FRANQUICIAS OTORGADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL

**Artículo 36.** Las Empresas ferrocarrileras estarán sujetas al pago de todos los impuestos de carácter general que les sean aplicables; pero no estarán sujetas al pago de ningún impuesto que las grave especialmente.

**Artículo 37.** El Ejecutivo Federal concederá a las Empresas ferrocarrileras la plena propiedad de los terre-

nos baldíos necesarios para la colocación de la línea y de sus estaciones, oficinas y depósitos en los lugares donde haya esta clase de terrenos que sean enajenables; al efecto podrá asignarles en dichos lugares una faja que no excederá de 60 metros de ancho total, contados 30 metros a cada lado del eje de la vía.

**Parágrafo único.** Para hacer efectiva esta cesión no se requerirá ningún título especial otorgado por el Gobierno Nacional, pues servirá de título el mismo contrato de concesión de la línea férrea, celebrado al efecto con el Ministerio de Obras Públicas, en cuyo contrato se fijará, en cada caso, el ancho de la zona en referencia.

**Artículo 38.** También podrá conceder el Ejecutivo Federal mayor cantidad de dichos terrenos, a uno y otro lado de la línea férrea, según la importancia de ésta y de acuerdo con la Ley de Tierras Baldías. Esta cesión de terrenos no se hará en una faja continua, sino en lotes alternados, de modo a dejar un lote baldío igual a los lotes adyacentes que se cedan a la Empresa del Ferrocarril.

**Parágrafo único.** Estos lotes no se asignarán sino en los trayectos de la vía férrea donde haya terrenos baldíos adyacentes a dicha vía y que por la ley sean enajenables; siendo entendido que esta concesión no es acumulativa, esto es, que si alguna sección de línea férrea estuviere desprovista de terrenos baldíos adyacentes y de aquella naturaleza, no podrá tomarse en otra parte el equivalente de los lotes que hubiera podido corresponder a aquella sección.

**Artículo 39.** Como base para el cálculo de la cantidad total de terrenos baldíos que hayan de adjudicarse en virtud del artículo anterior, se fija un máximo de 50 hectáreas por cada kilómetro de vía; es decir, que a cada kilómetro de vía férrea donde haya terrenos baldíos de las condiciones dichas, le corresponderá un lote de ellos que tendrá por medida: 1.000 metros contados a lo largo de la vía férrea, por 500 metros de fondo, como máximo.

**Parágrafo 1º.** En los casos en que los contratistas se comprometan también a establecer empresas de colonización, los terrenos baldíos cedidos podrán ser hasta de 100 hectáreas por cada kilómetro de vía, es decir, que a cada kilómetro de vía férrea donde



haya terrenos baldíos de las condiciones dichas, le corresponderá un tole de ellos que tendrá por medida 1.000 metros contados a lo largo de la línea férrea, por 1.000 metros de fondo, como máximo.

Parágrafo 2º. En el caso de que no existan en algún lugar terrenos baldíos con los fondos máximos fijados en este artículo, se limitarán estos máximos a la extensión que realmente exista de dichos terrenos. Del mismo modo, si no hubieren terrenos baldíos en toda la extensión de un kilómetro de vía férrea, sino solamente en una fracción de kilómetro, se limitará la longitud de la adjudicación en aquel lugar a la longitud que realmente exista de dichos terrenos en el sentido de la línea, observándose siempre con respecto al fondo las disposiciones aquí prescritas.

Artículo 40. En todas estas cesiones de terrenos baldíos deben exceptuarse expresamente todos aquellos que según las leyes de la República sean inalienables.

Parágrafo único. El Ejecutivo Federal podrá conceder a los contratistas de ferrocarriles, cuando lo juzgue conveniente o necesario, simples permisos de paso por estos terrenos, sin que ello envuelva transmisión de dominio.

Artículo 41. El derecho de propiedad que debe concederse a las Empresas sobre los terrenos baldíos no se les transmitirá efectivamente sino después que se haya entregado al servicio público el ferrocarril y cumplida que sea la obligación de colonización, si la hubiere.

Artículo 42. Los ferrocarriles a que se refiere esta Ley son de utilidad pública; y en consecuencia procede la expropiación de los terrenos de propiedad particular necesarios para la vía y para sus desvíos, oficinas, almacenes y depósitos, expropiación que se hará como lo determinan la Constitución Nacional y las leyes de la materia.

Artículo 43. En los contratos para la construcción de líneas ferrocarrileras se otorgarán las franquicias siguientes:

a) La importación libre de derechos aduaneros, durante los primeros veinticinco años de la concesión, de los materiales, máquinas, herramientas, útiles y enseres necesarios para la construcción, explotación y conservación de la línea férrea y de sus anexos;

bien entendido que esta franquicia caducará si llega a comprobarse que alguno o algunos de los efectos exonerados han sido destinados a usos extraños a la Empresa objeto del contrato sin permiso expreso del Ministerio de Obras Públicas. Para los efectos de la exoneración de derechos aduaneros deberán cumplirse las disposiciones respectivas del Código de Hacienda.

b) El derecho de tomar de los bosques nacionales sin indemnización alguna, la madera necesaria para la construcción y conservación de la línea y de sus anexos; derecho que tendrá su limitación, de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes sobre la materia para la fecha de la concesión respectiva.

c) El derecho de tomar de los terrenos de propiedad nacional los materiales que sean necesarios para la construcción y conservación de la línea.

d) El permiso para construir líneas telegráficas o telefónicas para el servicio de las Empresas sujetándose a los reglamentos y prescripciones que haya dado o dé el Gobierno sobre el particular, y obligándose el concesionario a transmitir gratuitamente por sus líneas telegráficas o telefónicas, los despachos oficiales en caso de necesidad. En cambio se concederá al contratista el uso gratuito de los telégrafos y teléfonos nacionales, ocasionalmente, en los asuntos relativos a la construcción y servicio del ferrocarril.

e) Los empleados y obreros venezolanos ocupados en las Empresas ferrocarrileras no podrán ser llamados por ningún medio al servicio de las armas, salvo en el caso de guerra internacional; pero si tienen el deber de ejercer, en los términos de la ley, la policía armada en las demarcaciones de sus respectivas obras, cuantas veces lo requiera el orden público y de acuerdo con lo que al efecto disponga el Gobierno.

## VIII

### DISPOSICIONES FINALES

Artículo 44. Las Empresas ferrocarrileras están obligadas a suministrar al Gobierno Nacional los informes que éste les pida relativos a sus Empresas.

Artículo 45. Todo ferrocarril que se construya en Venezuela sea cual fuere la ley que autorice su construcción, deberá sujetarse a las prescripciones de la presente Ley.





Artículo 46. El Ejecutivo Federal reglamentará la construcción y la explotación, tanto de los ferrocarriles privados construídos en virtud de concesiones o franquicias legales como la construcción y explotación de los ferrocarriles privados sin franquicia legal alguna, dedicados al servicio privado de empresas agrícolas o industriales u otras empresas particulares, en todo aquello en que dicha construcción y explotación se relacionen con la seguridad y el orden públicos y en resguardo y protección de los intereses nacionales.

Artículo 47. Toda Empresa propietaria de una vía que tenga un ancho entre rieles menor de 1,07 metros, podrá convertirla a este ancho o al de 1,435 metros, cuando lo crea conveniente y previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 48. Las Empresas ferrocarrileras actualmente existentes en Venezuela, continuarán rigiéndose por sus respectivos contratos.

Artículo 49. El Ejecutivo Federal queda autorizado para reglamentar esta Ley.

Artículo 50. Se derogan todas las leyes y disposiciones anteriores sobre la materia.

Dada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, a los veinticinco días del mes de mayo de mil novecientos diez y ocho.— Año 109º de la Independencia y 60º de la Federación.

El Presidente.—(L. S.)—L. VALLENILLA LANZ.—El Vicepresidente, *Carlos Aristimúño Coll.*—Los Secretarios, *G. Terrero-Atienza, N. Pompilio Osuna.*

Palacio Federal, en Caracas, a 4 de junio de 1918.— Año 109º de la Independencia y 60º de la Federación.

Ejecútese y cúidese de su ejecución.

(L. S.)—V. MARQUEZ BUSTILLOS. Refrendada.—El Ministro de Obras Públicas,—(L. S.)—LUIS VÉLEZ.

12.683

*Ley Orgánica de la Hacienda Nacional, de 4 de junio de 1918.*

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

*Decreta:*

la siguiente

## LEY ORGÁNICA DE LA HACIENDA NACIONAL

### TÍTULO PRELIMINAR

#### DISPOSICIONES GENERALES SOBRE HACIENDA NACIONAL

Artículo 1º. La Hacienda Nacional comprende los bienes, rentas y deudas que forman el activo y el pasivo de la Nación, y todos los demás bienes y rentas cuya administración corresponde al Poder Federal. La Hacienda considerada como persona jurídica se denomina Fisco Nacional.

Artículo 2º. El Tesoro Nacional comprende el dinero y valores que son producto de la administración de la Hacienda Nacional y las obligaciones a cargo del Estado por la ejecución del Presupuesto de Gastos.

Artículo 3º. El Fisco Nacional gozará, además de los privilegios que le confiere la legislación civil, de los acordados por esta Ley y por leyes fiscales especiales. El representante del Fisco que no haga valer estos privilegios, será responsable personalmente de los perjuicios que la falta ocasione al Fisco Nacional.

Artículo 4º. Cuando los créditos a favor del Fisco, liquidados a cargo de los contribuyentes o deudores, no hayan sido pagados por la vía administrativa al ser exigibles, se demandarán judicialmente, siguiéndose el procedimiento especial establecido en el Código de Procedimiento Civil. Las liquidaciones formuladas por los empleados competentes, los alcances de cuentas y las planillas de multas impuestas, tienen el carácter de títulos ejecutivos y al ser presentados en juicio aparejan embargo de bienes.

Artículo 5º. En ningún caso es admisible la compensación contra el Fisco, cualesquiera que sean el origen y la naturaleza de los créditos que pretenden compensarse.

Artículo 6º. Cuando los apoderados o mandatarios de la Nación no asistan al acto de la contestación de demandas intentadas contra ella, o de excepciones que hayan sido opuestas, se tendrán unas y otras como contradichas en todas sus partes, sin perjuicio de la responsabilidad que la omisión apareje al representante del Fisco.

Artículo 7º. En ninguna causa fiscal se podrá convenir en la demanda, celebrar transacciones ni desistir de la acción ni de ningún recurso sin auto-