

[Enlace a Legislación Relacionada](#)

Sin Vigencia

(RATIFICANDO CONTRATO DE CANAL MARÍTIMO INTEROCEÁNICO)

DECRETO LEGISLATIVO, aprobado el 2 de marzo de 1869

Publicado en La Gaceta Diario Oficial N°. 16 del 17 de abril de 1869

El Presidente de la República á sus habitantes,

Sabed:

Que el Congreso ha ordenado lo siguiente:

El Senado i Cámara de Diputados de la República de Nicaragua,

Decretan:

Art. único. Ratifícase en todas las partes el contrato de Canal marítimo Interoceánico, celebrado, en Paris á los seis días del mes de octubre de mil ochocientos sesentiocho, por el Ministro de Relaciones Exteriores Lcdo. don Tomás Ayón, i el Sr. Miguel Chevalier súbdito raíces constante de 59 artículos además otro adicional; cuyo tenor general es como sigue – Don Tomas Ayon Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Nicaragua, de paso en el país i Mr Miguel Chevalier, habiendo entrado en relaciones para tratar sobre la concesión del Canal en Nicaragua, por medio de M. Thomas de Franco Cónsul general de Nicaragua en Paris, cambiaron la comunicaciones siguientes:

Don Tomás Ayón manifestó que la ejecución de un Canal marítimo Interoceánico que se trazara por el río San Juan i Lago de Nicaragua i un punto cualquiera en el litoral del Pacífico; haría á la vez la prosperidad i la seguridad de las diferentes Repúblicas de la América-Central i especialmente la de Nicaragua á la que se honra de pertenecer, i que estando provisto de los poderes necesarios al efecto, no tenía inconveniente en firmar la concesión de dicho Canal sobre bases equitativas, comprometiéndose á no omitir medio alguno para obtener la pronta ratificación del Presidente i del Congreso de Nicaragua, i empeñar los buenos oficios de su Gobierno para la República de Costa-Rica.

Añadió que tendría la mayor satisfacción, si Mr Miguel Chevalier, que desde hace tantos años ha consagrado su pluma á recomendar esta empresa de interés universal, i que ocupa un rango elevado en al opinión pública de Europa i de América, consentía en ser el concesionario i en organizar una Compañía que ofreciera los recursos necesarios i las garantías morales que requiere tan gran proyecto.

Por su parte, Mr. Miguel Chevalier manifestó, que él se creería mui feliz si pudiera unir su nombre al establecimiento de un Canal destinado á ejercer una influencia decisiva sobre el desarrollo del comercio universal, sobre la facilidad de los cambios entre las diferentes partes del mundo, sobre las relaciones de amistad entre las naciones de las diversas partes del globo, i finalmente por medio de la solidaridad de los intereses, sobre la paz entre todos los pueblos de la tierra. Añadió que el momento le parecía oportuno para la ejecución del Canal marítimo en el Istmo Americano, pero que el exámen de lo que había sucedido anteriormente, le daba la convicción de que este vasto proyecto tan justamente caro al Gobierno de Nicaragua i á las otras Repúblicas de la América-Central, no podrán tener éxito i prestar en toda su extensión los servicios importantes que de él esperan, en tanto que no se satisfagan las dos condiciones siguientes:

1ª. Que los Gobiernos de las tres primeras potencias marítimas, á saber: Inglaterra, los Estados-Unidos i la Francia, dieran á la empresa su concurso moral, i garantizarán su neutralidad por medio de una Convención semejante al tratado Clayton Bulwer, negociado en 1850 entre los Estado-Unidos i la Inglaterra.

2ª. Que la Compañía que se encargara del establecimiento i de la explotación, del Canal marítimo interoceánico, fuera una Compañía internacional formada i administrada por personas de los tres grandes Estados marítimos ya nombrados, quienes harían un llamamiento á los capitales de todos los países.

Don Tomás Ayón ha reconocido la justicia de estas observaciones i ha declarado que estaban de acuerdo con sus propias opiniones i con sus convicciones personales i oficiales.

Entonces los señores don Tomás Ayón i Mr. Miguel Chevalier fijaron entre ellos los términos de la convención siguiente, que será una lei para ambas partes, salvo la ratificación de que se ha hablado anteriormente

I.

La República de Nicaragua concede á Mr. Miguel Chevalier, que lo acepta, un privilegio exclusivo para la ejecución i explotación de un canal marítimo entre el Océano Atlántico i el Océano Pacífico, en las términos que se espresan en seguida.

II.

Se autoriza á Mr. Miguel Chevalier, para poner en sociedad esta concesión, tal cual ella resulta de la presente acta, con todas sus cargas i todas sus ventajas, para hacer de ella el objeto de una Compañía internacional de que se hablará después, (art. 9 i 10)

Esta Compañía vendrá a ser concesionaria en su lugar, i desde ahora se la reconoce por tal-Previendo la formación de dicha Compañía se declara que la palabra

concesionaria, empleada en la presente convención, se aplica á ella lo mismo á Mr. Miguel Chevalier.

III.

En término de la concesión será de noventa i nueve años, que se contarán desde el día de la apertura del canal.

IV.

El canal se establecerá en provecho de todas las naciones, sin excepción, de manera que pueda ser frecuentado por los navíos de todos los pueblos, bajo las mismas condiciones de tarifa para las personas i mercancías, i sometidos todos á reglamentos uniformes.

V.

El canal tendrá dimensiones suficientes para recibir cómodamente navíos del mismo tamaño que los grandes vapores que se usan en Francia, Inglaterra i los Estados-Unidos para la navegación entre Europa i América.

VI.

El concesionario elegirá el trozo que, según los estudios de hombres entendidos en la materia, juzgue mas conveniente, pero se declara desde ahora, que el canal debe remontar el río San Juan hasta el Lago i terminar en el Pacífico entre los puntos extremos de Salinas i Realejo.

VII.

El concesionario hará todos los gastos de estudios, construcción, conservación i explotación del canal, sin ninguna subvención en dinero de parte del Estado.

VIII.

El concesionario se compromete igualmente á establecer dos puertos en los extremos del Canal sobre cada uno de los Océanos con un faro de luz de primer orden en cada uno de estos puertos

IX.

La Compañía se formará por el concurso de los capitales privados de las tres principales naciones marítimas, Estados-Unidos, Francia é Inglaterra i por los de aquellos ciudadanos de las Repúblicas de la América-Central que juzguen conveniente concurrir á la empresa. El consejo de Administración de la Compañía se

compondrá de personas que pertenezcan á estos diferentes países, en proporción con los capitales que cada uno de ellos haya colocado en el momento de la constitución de la Compañía.

X.

El artículo anterior no obsta para que personas de otros países tengan la facultad de interesarse en la empresa, ya como accionistas ó como prestamistas hipotecarios, i de formar parte, en el primer caso, del consejo de Administración.

XI.

La República de Nicaragua tendrá el derecho de hacerse representar en las deliberaciones del consejo de Administración por un Comisario que tendrá voto consultivo. Si al constituirse la Compañía, el Estado juzga conveniente hacerse accionista por la suma de un millón de pesos por los menos, su Comisario tendrá voto deliberativo.

XII.

Las suscripciones de acciones hechas por ciudadanos solventes de la República de Nicaragua, formarán parte del millón de pesos que asegura voto deliberativo al Comisario del Estado.

XIII.

La República de Nicaragua recibirá una parte proporcional de las ganancias anuales de la Compañía, según se declaren regularmente para ser distribuidas entre los accionistas. Esta parte se arreglará de la manera siguiente.

Será de cinco por ciento, mientras los beneficios (comprendidos los intereses) distribuidos entre los accionistas, no excedan de un cinco por ciento de la suma pagada sobre las acciones, i se elevará proporcionalmente, de manera que llegue á siete i medio por ciento, cuando dicho dividendo sea de diez por ciento, i quince por ciento, cuando el dividendo llegue á veinte. En esta proporción de quince por ciento se tendrá el beneficio del Estado.

XIV.

Los terrenos necesarios para el sitio que ocupará el Canal, sus declives, rondas, receptáculos, calzadas, docks, estaciones i almacenes, los depósitos de materiales i de carbón, serán suministrados gratuitamente por el Estado, tanto en el caso de que sea necesario obtenerlos de propiedades particulares, como cuando pertenezcan al Estado.

XV.

Estos terrenos se pondrán á la disposición de la Compañía á medida que avancen los trabajos, i según las necesidades que resulten de una buena organización de la construcción, sin que puedan por esta causa sufrir los trabajos ningún retardo.

XVI.

Igual cosa se entiende con respecto á los terrenos que se necesiten para recibir los escombros considerables á que podrá dar lugar la excavación del canal.

XVII.

El concesionario tendrá el derecho de tomar en los terrenos que pertenezcan al Estado, sin pagar por ello ninguna indemnización ó taxa, los materiales de toda especie, como maderas, piedras, cales, pusolanas, tierras destinadas á rellenar, i otros objetos que sean necesarios para la construcción i mantenimiento del Canal. Con respecto á los materiales que se encuentren en terrenos de particulares, la Compañía deberá pagarlos, pero gozará á este respecto de todas las inmunidades i facultades que la Legislación i las costumbres del país conceden al Estado cuando tiene necesidad de ellos.

XVIII.

El concesionario construirá á su costo un edificio de depósito en las estremidades del canal sobre cada uno de los Océanos, i este edificio servirá para la aduana.

XIX.

El Estado concede en propiedad al concesionario, cuatro kilómetros de terreno de cada lado de la corriente del canal, quedando á cargo del concesionario hacer catastral i limitar á su costo esta doble banda de terreno, pero, no tomará posesión de él sino hasta que los trabajos hayan comenzado.

XX.

El Estado concede además al concesionario, una banda de tierra de la misma anchura de cuatro kilómetros á lo largo de la costa del Lago de Nicaragua, desde el río San Juan, del lado del Norte i del Este, hasta San Miguelito i del lado del Sud i del Oeste, es decir de la márjen derecha del río San Juan hasta la embocadura del río Sapoá.

XXI.

Se entiende que esta concesión lo mismo que la otra de que habla el artículo 19, no se aplica mas que á los terrenos pertenecientes al Estado i que este conserva siempre los

lugares que juzgue necesarios para abrir caminos, i cerca del litoral de los dos Océanos, construir fortificaciones i cuarteles.

XXII.

En el caso de que el canal deba trazarse por el río Tipitapa i á travez del Lago de León para salir al Realejo ó á cualquier otro puerto del Norte, se dará á los concesionarios la misma banda de terreno de cuatro kilómetros sobre cada una de las márgenes del río Tipitapa i bajo las mismas condiciones i reservas de que se ha hablado en los artículos 19 i 21, es decir, que la concesión gratuita no comprenderá mas que los términos del Estado, i que no tomará posesión de ellos la Compañía, sino hasta que hayan comenzado los trabajos de construcción.

XXIII.

En el caso de que habla el artículo anterior, se pondrá á la disposición del concesionario una banda de terreno de cuatro kilómetros de ancho sobre las márgenes del Lago de León, en una longitud de cinco kilómetros contados desde cada una de las desembocaduras del canal en dicho Lago.

XXIV.

Las minas de carbón, de oro, de plata ó de cualquier otro metal que se encuentren en los terrenos que corresponden al concesionario, le pertenecerán de derecho bajo las condiciones de la Legislación minera del país.

XXV.

El concesionario podrá introducir libres de derechos de aduana i de cualquiera taxa, todos los artículos i objetos que sean necesarios para el uso de la empresa, tanto para el reconocimiento i la exploración de los lugares, como para lo construcción, conservación, reparación i mejora del canal i para el trabajo de los talleres que la Compañía pueda mantener en actividad, tales como, útiles, máquinas, aparatos carbón, piedras, cal, hierro i otros metales en bruto ó forjados, pólvora de minas ó cualquiera otra sustancia análoga. Estos objetos podrán ser descargados i depositados en cualquiera punto en que vayan á necesitarse. Se excluye del beneficio de esta exención de derechos, los aguardientes, i líquidos espirituosos. La Compañía no podrá procurárselos sino conforme á la Legislación general del país, pero la exclusión estipulada, no se aplica al vino ni á la cerveza.

XXVI.

Se prohíbe al concesionario introducir al territorio de la República cualquiera mercancía con el objeto de venderla ó cambiarla, á menos que pague los derechos de aduana establecidos por la lei.

XXVII.

En cuanto á los artículos, cuya introducción es prohibida por la lei, el concesionario podrá llevarlos, si los juzga necesarios para los trabajos de exploración, de construcción, de conservación ó de mejora del canal, pero en ningún caso, podrá traficar con ellos.

XXVIII.

La República de Nicaragua apoyará en cuanto pueda á los Ingenieros, empleados, contratistas i obreros que trabajen en la exploración i reconocimiento del terreno i en la construcción del canal. Al efecto se estipula que todos los ciudadanos de Nicaragua ocupados por la Compañía, quedarán libres i exentos de todo servicio civil i militar. Sin embargo, para tener derecho á la exención del servicio militar será necesario estar trabajando siquiera desde un mes antes i de una manera consecutiva por cuenta del concesionario.

XXIX.

La República de Nicaragua garantiza á la Compañía i á sus Agentes, contra todo ataque del exterior como del interior.

Si la Compañía i sus Agentes llegaren á sufrir cualquier perjuicio á causa de malhechores ó á consecuencia de algún desorden público ó por una invasión, tendrán derecho á una indemnización por los daños ocasionados que serán fijados por medio de árbitros, i la cantidad á que aquellos monten, la percibirán de la parte de beneficio reservado al Estado por el artículo 13 de este convenio.

XXX.

Pero, llegado el caso ó siendo inminente el peligro, el concesionario ó la Compañía que se haya sustituido, se comprometen á emplear todos sus esfuerzos cerca de los Gobiernos que garantizan el libre i legítimo uso del canal, á fin de que á petición del Gobierno de Nicaragua, aquellos Gobiernos envíen separadamente ó de acuerdo, uno ó varios buques de guerra al puerto de Nicaragua que su Gobierno indique, á fin de proteger las personas i propiedades en favor de las cuales se ha estipulado el art. 29, sin que los dichos Gobiernos puedan reclamar por este servicio ninguna indemnización pecuniaria de parte de la República de Nicaragua.

XXXI.

El concesionario queda autorizado para cerrar el río Colorado si lo juzga necesario, i en general, para hacer en el río San Juan i sus afluentes i tributarios, lo mismo que en sus ramales i en los que de él salen, como el Colorado; los diques, cambios de

dirección, limpios, estaciones absolutas, esclusas, derivaciones i cualquier otro trabajo necesario para mantener el nivel del agua en el canal i asegurar la circulación é impedir que los árboles que arrastra la corriente ocasionen perjuicios.

Entiéndese igual estipulación para el río Tipitapa, sus afluentes, tributarios i derivaciones.

XXXII.

De la misma manera, podrá hacer en el Lago de Nicaragua todos los trabajos que según el parecer de los Ingenieros sean necesarios para asegurar una fácil i cómoda navegación entre la desembocadura del canal subiendo del Atlántico i su embocadura hacia el, Pacífico.

Igual cosa se entenderá con respecto al Lago de León, si fuere necesario.

XXXIII.

De una manera general, el concesionario podrá tomar i dirigir hacia el canal las aguas de los ríos i de los Lagos que el trazo encuentre ó que estuvieren á su alcance. El trazo podrá atravesar los Lagos i servirse del lecho de los ríos.

XXXIV.

El concesionario queda investido de todos los poderes que sean necesarios, para mejorar por medio de dragas, diques, muelles de todo material i forma, i cualquier otro medio, conforme á los planos trazados por los Ingenieros de la empresa, los dos puertos situados en las extremidades del canal sobre los dos Océanos.

El concesionario podrá elegir á este efecto aquellos puertos del Estado que los estudios de los Ingenieros designen como preferibles.

XXXV.

El concesionario podrá establecer carreteras, camino de fierro de servicio, i canales de la misma naturaleza, con el objeto especial de la construcción del canal marítimo i para el trasporte de los materiales necesarios hasta el lugar de los trabajos. No pagará ninguna indemnización al Estado por la ocupación temporal de los terrenos que le pertenezcan i sobre los cuales pasen estas carreteras, canales i caminos de fierro. En el caso en que estos terrenos pertenezcan á particulares, la Compañía gozará por la ocupación temporal, de todas las facilidades, que concede la Legislación francesa, es decir, el derecho de ocupar inmediatamente previa declaración de utilidad pública pagando una indemnización que no podrá exceder del perjuicio ocasionado.

XXXVI.

Se concede al concesionario la exención á perpetuidad, de impuestos sobre inmuebles i de todas las contribuciones directas por la propiedad misma del canal, de los edificios i construcciones que de él dependan.

Se le garantiza también contra todo empréstitos forzosos i requisición militar.

Igual inmunidad se estiende á los terrenos concedidos por los artículos 19, 20, 22 i 23 por todo el tiempo que permanezcan en propiedad de la Compañía.

XXXVII.

Los agentes i empleados extranjeros, quedarán también exentos de contribuciones directas, empréstitos forzosos, i de la requisición militar por todo el tiempo que se encuentren en servicio activo.

Gozarán de la libertad de conciencia i de culto como se ha estipulado por los tratados de Comercio de 1860 i 1868 a favor de los Franceses, de los Ingleses i de los ciudadanos de los Estados – Unidos.

XXXVIII.

El Estado se comprometerá á no hacer ninguna concesión ulterior para la apertura de un canal entre los dos Océanos en toda la duración del presente privilegio, i se abstendrá también durante el mismo tiempo, de hacer la concesión de un ferro – carril que hiciera concurrencia al canal para el trasporte de mercancías.

XXXIX.

La República de Nicaragua no podrá establecer ningún derecho de tonelaje, de faro ó cualquier otro, sobre los navíos que pasen por el canal de un Océano al otro, ni podrá imponer ningún derecho de tránsito bajo cualquiera denominación que sea, á las mercancías de tránsito cargadas en dichos navíos ni á los pasajeros i tripulaciones.

Se compromete además á dar á estos navíos su protección en el caso de una interrupción ó detención en su marcha.

XL.

Las mercancías que estos navíos desembarquen i entreguen al comercio del país, quedarán sometidos á los derechos establecidos por la Legislación general del Estado i deberán preverse por los reglamentos de la Compañía en el caso de que se habla en el artículo 15.

XLI.

Los buques que el concesionario tenga como remolcadores ó para el servicio del canal, quedan exentos de todo impuesto. Los materiales que sirvan para repararlos i el combustible que los alimente, serán también libres de derecho de aduana. Podrá igualmente hacer llegar sus buques del extranjero lo mismo que las máquinas i aparejos que sirvan al efecto, sin pagar ninguna clase de derecho.

XLII.

La tarifa establecida en el canal, se arreglará por la Compañía tanto para los viajeros como para las mercancías i buques. Los cambios que en ella se hagan, deberán comunicarse con anticipación al Gobierno de Nicaragua, quien los hará observar como si fueran reglamentos de administración pública. Sin embargo, debe preceder una publicidad de tres meses por medio de avisos i por su inserción en uno de los periódicos del país, á la aplicación de la tarifa modificada.

XLIII.

El concesionario podrá establecer colonos extranjeros en los terrenos que se le concedan, pero el Estado conservará en todo caso, respecto á estos terrenos, sus derechos de soberanía, como si pertenecieran á ciudadanos del país. Los colonos que los pueblen quedarán durante los diez primeros años exentos de contribuciones directas, empréstitos forzosos, requisiciones i servicio militar, aun cuando se hayan hecho naturalizar.

XLIV.

Los buques de ciudadanos de la República de Nicaragua, podrán navegar en el Canal mediante una tarifa reducida, en tanto que sirvan exclusivamente al comercio interior i que se conformen con los reglamentos prescritos por la Compañía: la reducción será, por lo menos, de un veinticinco por ciento.

Se hará una rebaja de un veinticinco por ciento de la tarifa general, á los buques que comiencen su navegación con destino al extranjero en uno de los puertos del interior del Estado i cuya carga se componga en su totalidad de productos de la agricultura, de las minas ó de las manufacturas del país.

Sin embargo, esta rebaja cesará si la República de Nicaragua somete estos buques, sus cargamentos i tripulaciones á táxas ó cargas especiales de que estuviera exento el comercio general.

XLV.

Para el arreglo i buen orden del canal i sus dependencias, la Compañía hará reglamentos, que serán obligatorios para los buques i tripulaciones de todos los países

i para cualquiera persona que se encuentre en el canal i en sus dependencias, con la sola reserva, de que los derechos de soberanía del Estado no recibirán ningún perjuicio. El Estado prestará todo su apoyo para la observancia de estos reglamentos como si emanasen de la autoridad pública.

XLVI.

Los contratantes se comprometen recíprocamente, á dar en el acto los pasos necesarios cerca de los Gobiernos de Francia, Inglaterra i Estados-Unidos, para que la neutralidad del canal ya individualmente garantizada por estas tres potencias, por medio de los tratados que han celebrado en 1860 i 1868 con la República de Nicaragua (1) sea el objeto de una convención general sobre las bases del tratado Clayton-Bulwer, conforme á la benévola promesa hecha por estas tres potencias en los tratados de 1860 i 1868.

XLVII.

En tanto que esta garantía no se haya proclamado oficialmente por la publicación de tratados celebrados al efecto, la entrada del canal queda cerrada para todo buque de guerra, i la República de Nicaragua podrá adoptar de acuerdo con la Compañía, todas las medidas que juzgue necesarias para hacer respetar esta prohibición.

XLVIII.

Desde que por una convención colectiva de los tres Gobiernos de Francia, Inglaterra i los EE. UU.

(1) Artículo 28 del Tratado de comercio i navegación de 10 de enero de 1860 entre Francia i Nicaragua-Artículo 21 del Tratado de 10 de Febr. de 1860 entre la República de Nicaragua i la Inglaterra Artículo 15 del Tratado de 1868 entre los Estados-Unidos i Nicaragua. Se haya garantizado la neutralidad del canal, podrá concederse la entrada á los buques de guerra por una deliberación unánime de las tres potencias, con tal que el Gobierno de Nicaragua no oponga para ello ningún obstáculo, i mediante un reglamento hecho de acuerdo con la Compañía concesionaria.

XLIX.

Los dos puertos colocados en cada uno de los dos Océanos i que sirvan de entrada i desembocadura del canal, serán puertos francos i reconocidos como tales desde el momento en que comiencen los trabajos de construcción.

L.

Toda diferencia entre la República de Nicaragua i la Compañía, será juzgada por una

comisión árbitros compuesta de dos miembros nombrados por el Estado, dos nombrados por la Compañía i de los Ministerio ó encargados de negocios de las tres principales potencias marítimas ya mencionadas, i que garantizan la neutralidad del Canal, ó por comisarios nombrados por estas potencias.

LI.

La República de Nicaragua i la Compañía, pedirán á los tres Gobiernos mencionados, que acepten esta atribución; i mientras esto se consigue, el tribunal de árbitros se completará por un quinto miembro nombrado de un mes por los árbitros electos por la compañía i por los que haya designado la República de Nicaragua.

LII.

Al espirar los noventa i nueve años de la concesión, el Estado será propietario del Canal, de todas las obras de arte, faros, edificios, i estaciones de depósito de todo género, almacenes i casa de administración que de él formen parte integrante i necesaria; pero los buques de la Compañía, sus provisiones de carbón i otros materiales los talleres de construcción mecánica que haya organizado, sus capitales de movimiento i de reserva, i los terrenos que no estén ocupados por edificios, estaciones, depósitos, almacenes i talleres, i de que ella no haya dispuesto conforme á la concesión estipulada por los artículos 19, 20, 22, i 23, serán siempre propiedad de la Compañía que efectuará su liquidación de la manera que juzgue más conforme á sus intereses, respetando, sin embargo, los derechos de soberanía del Estado, es decir, que no podrá trasferir á ningún Gobierno extranjero la propiedad de una parte cualquiera de sus terrenos.

LIII.

La República de Nicaragua se compromete á hacer todo esfuerzo para obtener lo más pronto posible, la adhesión de la República de Costa-Rica á la presente convención, de manera que Costa-Rica garantice al concesionario sobre su propio territorio i en todo lo que á ella le corresponda, las ventajas estipuladas por los artículos 6, 14, 15, 16, 17, 19 i 20 combinado con el 21, 24 i 25, combinado con el 26, 27, 28 i 29 combinado con el 30; 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, i 39, combinado con el 40; 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 50, i 52, así como los artículos 57, 58, i 59 que siguen.

LIV.

La República de Costa-Rica será invitada para que trate á la Compañía de la misma manera que lo hace la República de Nicaragua por la presente convención.

LV.

La República de Nicaragua se reserva á tratar con la de Costa-Rica á fin de estipular

las ventajas que reportará á Costa-Rica su adhesión á la presente convención.

LVI.

Si la República de Costa-Rica se niega á adherirse, quedará por el mismo hecho anulado el presente tratado.

LVII.

A contar del día en que la República de Nicaragua haya dado su ratificación á la presente convención, se fija un plazo de tres años para la formación de la Compañía i el principio de los trabajos, i un plazo de doce años para la apertura definitiva del Canal, de manera que un buque que venga de alta-mar pueda recorrerlo de parte á aparte.

LVIII.

Sin embargo, si sobrevinieren acontecimientos de fuerza mayor que impidiesen la construcción de los trabajos, estos plazos obtendrán una prórroga proporcional.

LIX.

La presente convención será nula i de ningún valor i la concesión que ella otorga claudicará en los casos siguientes.

1º Si en el término de tres años de que habla el artículo 57, la Compañía no estuviere formada i los trabajos comenzados.

2º Si al espirar los doce años, los trabajos no estuvieren concluidos de manera que pueda abrirse la comunicación marítima entre los dos Océanos, ó bastante avanzados para dar lugar á creer que podrán terminarse en un tiempo no lejano.

En este último caso i en consideración á los grandes capitales que la Compañía habrá consagrado á esta empresa í á la buena voluntad i esfuerzos que en ella ha concentrado, la República de Nicaragua se compromete á concederle una prórroga.

Hecho por duplicado en Paris á los seis días del mes de octubre de mil ochocientos sesenta i ocho.

Approuvé Precriture. el Aprobada la escritura.

(F) MICHEL CHEVALIER – (F.) TOMAS AYON.

Artículo adicional.— Las concesiones acordadas á los buques i al comercio de la República de Nicaragua por el artículo cuarenticuatro serán, por el hecho de la

adhesión al presente acto, conferidos á los buques i al comercio de la República de Costa – Rica exactamente i en los mismos términos. – París seis de octubre de mil ochocientos sesenta i ocho.

Approuvé Pecriture. Aprobada la escritura.

(F.) MICHEL CHEVALIER. – (F.) TOMAS AYON.

Dado en el Salón de Sesiones de la Cámara del Senado-Managua marzo 2 de 1869–
P. Joaquín Chamorro, S. P.– Vicente Guzmán, S. S.– Pío Castellón, S. S.

Al Poder Ejecutivo – Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados- Managua, 15 de
marzo de 1869– S. Morales, D. P.– P. Chamorro, D. S.– Miguel Róbelo, D. S.

Por tanto: Ejecútese – Casa de Gobierno – Managua, marzo 15 de 1869.