Enlace a Legislación Relacionada
Sin Vigencia

DECRETO DE RATIFICACIÓN DEL CONTRATO DEL FERROCARRIL CELEBRADO ENTRE EL GOBIERNO Y EL CAPITÁN PIM

DECRETO LEGISLATIVO S/N, aprobado el 19 de marzo de 1865

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 18 del 8 de abril de 1865

CONTRATO

De ferrocarril celebrada entre el Gobierno y el Capitán Pim.

El Presidente de la República, á sus habitantes:

Sabed:

Que el Congreso ha ordenado lo siguiente:

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

Decretan:

Art 1° Se ratifica el contrato celebrado con el señor Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim, de la Marina Real inglesa, aprobado por el Gobierno en 2 del corriente, con las modificaciones contenidas en la presente ley: cuyo tenor es el siguiente:

Los infraescritos, Lcdo. don Antonio Silva, Ministro de Fomento &c. &c. del Spmo. Gobierno de Nicaragua, comisionado especialmente, por una parte, y el señor Bedford Clapperton Trevelyan Pim, Capitán en la Marina Real Inglesa, por sí y por la Compañía que se formará después, por la otra, hemos convenido en el siguiente contrato.

ARTÍCULO I

La República de Nicaragua concede al Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim de la Marina Real Inglesa, y á la Compañía que se propone formar así como á los herederos sucesores, administradores ó asignatarios de ambos, el derecho de establecer y esplotar un tránsito del Océano Atlántico al Pacifico desde Puntamona en el Atlántico, hasta Corinto ó el Golfo de Fonseca en el Pacifico; pudiendo el concesionario ó su representación construir las obras necesarias, ya sea para establecer el dicho tránsito por ferrocarril continuo, ó bien parte por ferro-carril y parte por buques de vapor, haciendo uso del Lago Managua y de la parte del Lago

Nicaragua comprendida al norte de una línea tirada de “Punta de Tule," en la costa de Chontales, á las isletas llamadas “ Corral de piedra." en la costa de Granada.

ARTÍCULO II

La República concede igualmente al Capitán Pim, Compañía y sucesores suyos, privilegio exclusivo para el establecimiento del referido tránsito interoceánico, cuyo privilegio se entiende solamente dentro del territorio de la República situado entre dicha via interoceánica, y una paralela tirada á veinte leguas al norte, y á. la parte del sur, en el comprendido, entre la misma ruta y otra línea tirada de “Punta de Tule" á las isletas llamadas “Corral de piedra," en la costa de Granada, y de allí á “Punta Desolada’’ en el Pacífico: y les concede también el derecho de tanteo para el establecimiento de cualesquiera otros ferrocarriles que puedan proponerse.

ARTÍCULO III.

Les concede igualmente: 1° el derecho de hacer cortaduras navegables, diques secos y con agua, dársenas artificiales, muelles, desembarcaderos estaciones, almacenes, depósitos para carbón, hoteles, edificios y telégrafos eléctricos, en coneccion con la via de tránsito: 2° el derecho de espropiación, conforme á, las leyes de la República, de las tierras poseídas por particulares y poblaciones que se requieran para *las obras* del ferrocarril; y también de cuatro millas cuadradas, alternativamente, para que queden otras tantas sin espropiar, de los mismos terrenos, tomándose los ríeles por centro, con la escepción de las poblaciones, en donde solo podrán ser espropiadas las tierras necesarias para la línea férrea y sus obras accesorias estrictamente indispensables. Las autoridades respectivas harán efectiva la espropiación, sin dar lugar a demoras perjudiciales á la empresa, haciéndola preceder del correspondiente avaluo de las tierras y perjuicios, que será hecho por peritos nombrados por las partes, según su valor intrínseco, sin repiscencia al que pudiera suponérseles con relación á la vecindad del camino de hierro: 3^0 las tierras baldías situadas en el trayecto del ferro-carril y necesarias para sus obras: así como también en propiedad gratuita, lotes alternativos de dichas tierras, de á cuatro millas cuadradas, cuyo centro sean los ríeles de la ruta; quedando en posesión de la República los lotes interpuestos; pero queda convenido que en los estremos de la ruta, sean tierras baldías ó de particulares, la empresa solo tendrá derecho á una milla cuadrada situada á un lado del ferrocarril, á fin de que la del lado opuesto quede al Gobierno, ó á quien legítimamente la posea; y se estipula ademas, en el caso de ser baldías, el derecho recíproco del Gobierno y á la empresa, de obtener por via de cambio la cantidad de terreno que puedan necesitar en el lado opuesto, el primero para obras públicas, y la segunda para las del ferro-carril y sus accesorias; pues si fueren de particulares, entonces y para tales objetos cada uno usará de su derecho de espropiación á su propia costa, sobre la parte de tierra que requiera en el opuesto lado: 4^0 y últimamente, les concede de igual suerte tres lotes de á diez; leguas en cuadro cada uno, de tierras baldías con sus productos naturales, situados respectivamente en los Departamentos de Chontales, Matagalpa, y Nueva Segovia, de cuyas tierras dispondrá en propiedad; sino os en cuanto al reino

Fuente: http://www.leybook.com/doc/18717

mineral, de que disfrutarán conforme á las leyes del ramo y vigentes en la República. Estas tierras serán dispuestas de modo que cada lote, dividido en cuadros de una legua por lado, comprenda otros tantos que deben quedar interpolados entre los anteriores y en posesión del Gobierno; y la elección de ellos y de su sitio, corresponderá á ambos interesados, ó al Tribunal de árbitros que se designa en el art. XI, en caso de desacuerdo. La posesión de dichos terrenos tendrá lugar por terceras partes, recibiendo la empresa la primera parte, cuando haya construido diez millas de ferrocarril en cada éstremo de la ruta: otra tercera parte, cuando lo esté la mitad de la línea; *y* la última, en cuanto las obras del tránsito se hallen debidamente terminadas.

ARTÍCULO IV.

Las obras del tránsito interoceánico deben iniciarse, por cada uno de sus estremos, dentr*o* de dos años, á contar desde la ratificación definitiva de la presente estipulación; bien entendido que la via total del tránsito deberá estar concluida *á* la espiración del término de diez años, inclusive los dos concedidos para comenzarla, *y* se considerará concluida definitivamente, cuando pasajeros y mercancías puedan trasportarse por ella de Océano á Océano, ya sea exclusivamente sobre la línea férrea continua, ó bien con el auxilio de buques de vapor pertenecientes á la empresa, que naveguen las aguas interiores de la República.

ARTÍCULO V.

Las concesiones consignadas en la presente convención, lo mismo que el privilegio de tanteo y el derecho de esplotar el tránsito interoceánico, tendrán la duración de setenta años, contaderos desde la terminación de las obras. Al vencimiento de cincuenta años, la República de Nicaragua tendrá, derecho de redimir *ó* rescatar la empresa por el valor que, entonces tenga, á justa tasación de peritos nombrados en la forma que se espresa en el art, XI y á los setenta años, ó sea al fin do la contrata, el rescate tendrá lugar igualmente por los dos tercios del avaluo que entonces se le dé. En el evento de que la República no haga esta redención de la manera y en los términos estipulados, por el mismo hecho se tendrá por prorogada la presente convención, hasta el completo de noventa *y* nueve años. Durante el trascurso de los setenta años referidos, la empresa de tránsito está formalmente obligada á pagar anualmente al Gobierno de la República uno y medio por ciento sobre los productos brutos percibidos por la misma empresa, resultantes de cualquier tráfico de pasajeros ó artículos trasportados por la línea, cuya liquidación se hará por los libros de dicha empresa, con la concurrencia del agente Fiscal que el Gobierno designe. Se estipula, ademas, que durante los veintinueve años de la prórroga mencionada, el Gobierno tendrá derecho de percibir doble cuota de la convenida, es decir, un tres por ciento anual sobro los rendimientos brutos de la empresa. Al fin de los noventa y nueve años aquí estipulados, la ruta interoceánica con todas sus obras principales y accesorias muebles ó inmuebles y demas materiales, pasarán al dominio y poder de la República, en buen estado do servicio, sin retribución, compensación, ni obvención de ninguna

Fuente: http://www.leybook.com/doc/18717

especie.

ARTÍCULO VI.

Pudiendo convenir á la República poner en comunicación los dos Lagos, por medio de un canal en Tipitapa, se estipula espresamente, que el ferrocarril al atravesar este mismo punto, no será un obstáculo para la realización de dicho canal y para su navegación.

ARTÍCULO VII.

Durante el tiempo de estas concesiones, todas las locomotivas, carruages, trenes, maquinaría, y materiales do cualquiera clase, destinados á la construcción *y* uso del ferrocarril *y* de sus obras accesorias, asi como también el combustible que se destine á objeto de la empresa, serán libres de todo impuesto ordinario y extraordinario á cuyo efecto el administrador del puerto, previo el debido reconocimiento de tales objetos, espedirá el atestado correspondiente de franquicia. Así mismo las personas empleadas y comprometidas en el servicio del tránsito, serán igualmente exentas de cargos militares, civiles y municipales, pero para que los nicaragüenses puedan gozar de estas excepciones, es necesario que obtengan el pase de las autoridades de la República en el modo y forma que el Gobierno lo determine: quedando entendido que los predios y posesiones de la dependencia de la empresa del tránsito rehusarán todo asilo *y* protección á los criminales, respecto de los cuales la acción de las autoridades será pronta y espedita; y además, no se permitirá en tales establecimientos el uso de bandera extranjera, sino es por personas que, representen Gobiernos extranjeros.

ARTÍCULO VIII

Las personas, mercancías y malas en tránsito de Océano á Océano serán exentas de toda molestia i impuesto, siéndolo igualmente de todo derecho de anclaje, tonelaje ú otros, los buques que lleguen ó zarpen de los puertos de la línea: *y* la empresa de tránsito tendrá entera libertad de acción, estableciendo las regulaciones que estime necesarias en sus diversas operaciones, de suerte que ella sea en su caso responsable por cualquiera abuso ó daño de personas ó propiedades. Pero quedan reservados los derechos de la República, para reglamentar lo concerniente á las personas que vengan á residir al país: para determinar qué tropas y municiones de guerra de naciones no autorizadas por tratados pueden pasar por su territorio, y cuales malas podrán distribuirse dentro del mismo; *y* por último, para imponer los derechos usuales de importación sobre cualesquiera artículos destinados al consumo inferior, para lo cual la empresa asistirá lealmente al Gobierno,

ARTÍCULO IX

Las malas de la República, y los empleados públicos, así como los relevos de las

Fuente: http://www.leybook.com/doc/18717

guarniciones que hubiere en la dirección de la ruta serán trasportados á cargo de la empresa del tránsito, libre de toda retribución en todo el curso de la línea; pero se estipula especialmente que en atención á que los trenes deben emprender sus viajes en días *y* horas fijas, el tránsito no deberá sufrir, ninguna demora ni impedimento, en ningún caso ó circunstancia.

ARTÍCULO X.

Los caminos públicos usuales, reales ó de travesía, cruzados por la línea de tránsito, no podrán ser ocupados, ni cortados sin haberlos sustituido convenientemente, á juicio del Gobierno.

ARTÍCULO XI.

Las cuestiones, disputas ó diferencias que puedan surgir entre la empresa, y cualquier habitante de la República, estarán sujetas al conocimiento de los jueces y Tribunales de Nicaragua; y las que sobrevengan entre el Gobierno y la empresa se resolverán en la República por tres personas de conocida probidad, naturales ó extranjeras, elegidas una por cada parte: y la tercera por las dos ya nombradas, siendo decisivo sin ulterior recurso, el voto, fallo ó laudo de la mayoría! de dichos árbitros.

ARTÍCULO XII.

La empresa de tránsito por sí, ni por medio de sus herederos, administradores ó asignatarios no podrán en ningún tiempo, ni en ninguna circunstancia, enajenar los derechos que por tu presente convención se les conceden, así como tampoco las obras del ferrocarril, diques y demas hidráulicas, á ningún Gobierno extranjero, ni á ninguna Compañía ó individuo, sin el consentimiento espreso del de Nicaragua.

ARTÍCULO XIII

Si las obras del tránsito interoceánico no fueren concluidas en los términos fijados en la presente estipulación, caducarán los beneficios y derechos otorgados á la empresa; salvo en los casos fortuitos ó imprevistos, como epidemias mortíferas y desolantes, terremotos, inundaciones, guerras civiles ó nacionales, y otras de esta naturaleza, que impidan los trabajos, en cuyos casos disfrutara la empresa de una prórroga de doble tiempo del de la interrupción, con tal que previo aviso de la empresa, sea calificada de suficiente la causa por el Gobierno, ó en caso de desacuerdo, por el Tribunal de Árbitros establecido en el art. XI más si al vencimiento de todos los plazos consignados en la presente estipulación, no estuvieren términadas las obras del tránsito, entonces se tendrá por definitivamente anulada esta convención; y las obras existentes en dicho tránsito con sus accesorios y dependencias, pasarán al dominio y poder absoluto de la República, sin indemnización alguna.

ARTÍCULO XIV.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/18717

En vista de los tratados celebrados con la Francia en 11 de abril de 1859, y con la Gran Bretaña en 11 de febrero de 1860,la República de Nicaragua por una parte y el Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim, de la Marina Real Inglesa, *y* su legítima representación por otra, aceptan y confirman la formal garantía que dichos tratados contienen de mantener la neutralidad y uso inocente del tránsito al travez de la República sometiéndose la empresa á las condiciones establecidas en los susodichos tratados; y la República hace por su parte la más solemne declaración de cumplir con las que le imponen las precitadas convenciones de 1859 y I860.

ARTÍCULO XV.

La presente estipulación será sometida á lo, aprobación del Supremo Gobierno y ratificación del Poder Legislativo, la que obtenida sin alteración alguna, obligará inmediatamente á las partes contratantes; y en el caso de ser enmendada, será definitivamente obligatoria á las mismas partes desde la fecha en que el Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim la acepte y ratifique, *y* en ambos casos, por el mismo hecho de la definitiva ratificación quedará sustituido el presente contrato al de ferro-carril de 5 de marzo de 1864, celebrado entre el Supremo Gobierno de la República y el mismo Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim.

En fe de lo cual firmamos el presente por duplicado en Managua. á primero de marzo A. D. mil ochocientos sesenta y cinco.

(F) – Antonio Silva.
(F) – Bedford C. T. Pim.

EL GOBIERNO:

Con presencia del anterior contrato y encontrándolo conforme á las instrucciones dadas, ha tenido á bien acordarle su aprobación, y disponer se eleve al Congreso para su ratificación.

Managua, marzo *2* de 1865.
Tomas Martínez. (L. S.)

El Ministro de Fomento *&c. y* accidentalmente encargado de la Cartera del Interior y de Relaciones Exteriores.

Antonio Silva (L. S.

Art 2°— El artículo I se leerá como está escrito, añadiendo lo siguiente: “Y el Capitán Pim declara que el ferrocarril, ni el privilegio esclusivo que se le concede dentro de los límites que espresa este contrato, pueden en manera alguna servir de obstáculo para la apertura de un canal interoceánico.” Y queda convenido que el derecho de tanteo que se le concede para cualquier otro ferrocarril que se haga en la República, se

Fuente: http://www.leybook.com/doc/18717

entiende solo para ferro - carriles interoceánicos del Atlántico al Pacifico.

Art. 3°— El párrafo 2^0 del artículo III se modifica en estos términos: El derecho de expropiación conforme á las leyes de la República, de aquella parte de terreno que se requiera para las obras del ferro-carril en las tierras poseídas por particulares y poblaciones; pero queda entendido, que solo puede expropiarse lo estrictamente necesario para la línea férrea y las obras accesorias, como diques, cortaduras navegables, muelles, desembarcaderos, depósitos para carbón, estaciones, hoteles y telégrafos eléctricos; asi como también la expropiación de maderas, piedra y otras materias naturales que puedan emplearse en dichas obras; pero se limita este derecho á una faja de mía milla de ancho á cada lado del ferrocarril. sin perjuicio del dominio y uso libre del propietario en todo lo demas de dicha faja de tierra que le pertenezca: con obligación el Capitán Pim ó su legítima representación, de pagar previamente al dueño los terrenos, materiales expropiados y perjuicios inferidos, á justa tasación de peritos, por el valor que tengan, sin respiscencia al ferro-carril. Pero en las poblaciones no podrán expropiarse los edificios públicos, á no ser por consentimiento de quien pueda legalmente otorgarlo."

Art, 4°— Al fin del párrafo cuarto del mismo artículo III, se añadirá: "De cuyas tierras usarán los concesionarios y pobladores, con arreglo á las leyes del país." Y se advierte para los efectos de estas concesiones, que se entiende ser de cinco mil varas de ochenticuatro centímetros, la medida de cada legua.

Art. 5°— El artículo V deberá; leerse tal como se halla escrito, añadiendo la cláusula siguiente: "Se garantiza el buen estado de servicio del ferro-carril, sus accesorias y demas obras adyacentes, con dos millones de pesos (2.000,000$) qué el Capitán Pim, ó su legítima representación, debe depositar en las arcas del tesoro de la República, desde cinco años antes de la terminación de los veintinueve referidos.

Art. 6°— El XIV se leerá como sigue: "En vista de los tratados celebrados con la España en 25 de julio de 1850; con la Francia en 11 de abril de 1859; y con la Gran Bretaña en 11 de febrero de 1860, el Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim, de la Marina Real Inglesa, por sí, sus sucesores y asignados, acepta y confirma la formal garantía que dichos tratados contienen de mantener la independencia, neutralidad y uso inocente del tránsito al travez de la República; y somete la empresa á las condiciones establecidas en los dichos tratados.

Dado en el salón de sesiones de la Cámara del Senado. — Managua, marzo 14 de 1865. — **Mariano Montealegre**, S. P. — **A. Murillo**, S. S. — **Federico Solórzano**, S. S.

Al Poder Ejecutivo. — Salón de sesiones de la Cámara de Diputados, — Managua, marzo 19 de 1865. — **Juan B. Sacasa**, D. P. — **M. Urbina**, D. S, — **Florencio Miranda**. D. S.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/18717

De conformidad con el artículo XV, acepto y ratifico las alteraciones hechas por el Soberano Congreso al presente contrato, — Managua, marzo 22 de 1865. *Bedford C. T. Pim.*

Por tanto: Ejecútese. — Palacio Nacional. — Managua, marzo 22 de 1865 — ***Tomas Martínez***. El Ministro de Relaciones Exteriores. — ***Antonio Silva***.

NOTA: Se respeta el contenido original del texto, conservando la ortografía, gramática y redacción de la época en que fue elaborado.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/18717