

Decreto de 15 de marzo, ratificando el contrato de Canal marítimo, celebrado en Paris por el Ministro de Relaciones Exteriores Lcdo. Tomas Ayon i el Sr. Miguel Chevalier súbdito francés.

El Presidente de la República, á sus habitantes.

SABED:

Que el congreso ha ordenado lo siguiente:

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

DECRETAN:

Art. único—Ratifícase en todas sus partes el contrato de canal marítimo interoceánico, celebrado en Paris á los seis dias del mes de octubre de mil ochocientos sesentiocho, por el Ministro de Relaciones Exteriores Lcdo. don Tomas Ayon i el señor Miguel Chevalier, súbdito frances, constante de 59 artículos, i ademas otro adicional; cuyo tenor literal es como sigue.

"Don Tomas Ayon, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Nicaragua de paso en Paris i Mr. Miguel Chevalier, habiendo entrado en relaciones para tratar sobre la concesion del Canal de Nicaragua por medio de Mr. Thomas de Franco, Cónsul General de Nicaragua en Paris, cambiaron las comunicaciones siguientes.

Don Tomas Ayon manifestó: que la ejecucion de un Canal Marítimo interoceánico que se trazara por el rio San Juan, el Lago de Nicaragua i un puerto cualquiera en el literal 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 provistos de los poderes necesarios al efecto no tenía inconveniente en firmar la concesion de dicho Canal sobre bases equitativas, comprometiéndose á no omitir medio alguno para obtener la pronta ratificacion del Presidente del

Congreso de Nicaragua, i empeñar los buenos oficios de su Gobierno para con la República de Costa– Rica.

Añadió, que tendría la mayor satisfaccion, si Mr. Miguel Chevalier que desde hace tantos años ha consagrado su pluma á recomendar esta empresa de interes universal, i que ocupa un rango elevado en la opinion pública de Europa i de América, consentia 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 creeria 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 parecia oportuno para la ejecucion del Canal Marítimo en el Istmo Americano, pero que el examen de lo que habia sucedido anteriormente, le daba la conviccion de que este basto proyecto tan justamente caro al Gobierno de Nicaragua i á las otras Repúblicas de la América—Central, no podria tener éxito i prestar en toda su estension los servicios importantes que de él se esperan, en tanto que no se satisfagan las dos condiciones siguientes.

1º- Que los Gobiernos de las tres potencias marítimas á saber Inglaterra, los Estados Unidos i la Francia, dieran á la empresa su concurso moral, i garantizaran su neutralidad por medio de una Convencion semejante al Tratado Cleyton Bulwer, negociado en 1850 entre los Estados—Unidos i la Inglaterra.

2º-Que la Compañía que se encargara del establecimiento i de la explotacion 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 Tomas Ayon 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 Tomas Ayon i Mr. Miguel Chevalier fijaron entre ellos los términos de la Convencion siguiente que será una lei para ambas partes salvo la ratificación de que se ha hablado anteriormente.

1° La República de Nicaragua concede á Mr. Miguel Chevalier, que lo acepta, un privilegio esclusivo para la ejecucion i esplotacion de un Canal Marítimo entre el Oceano Atlántico i el Oceano Pacífico, en los términos que se espresan en seguida.

2° Se autoriza á Mr. Miguel Chevalier para poner en sociedad esta concesion, tal cual ella resulta de la presente acta, con todas sus cargas i todas sus ventajas i para hacer de ella el objeto de una Compañía internacional de que hablará despues [art. 9 i 10.]

Esta Compañía vendrá á ser concesionaria en su lugar i desde ahora se le reconoce por tal. Previendo la formacion de dicha Compañía se declara que la palabra concesionaria, empleada en la presente Convencion, se aplica á ella lo mismo que á Mr. Miguel Chevalier.

3° El término de la concesion será de noventinueve años que se contarán desde el dia de la apertura del Canal.

4° El Canal se establecerá en provecho de todas las naciones, sin escepcion, de manera que pueda ser frecuentado por los navios de todos los pueblos, bajo las mismas condiciones de tarifa para las personas i las mercancías i sometidos todos á reglamentos uniformes.

5° El Canal tendrá dimensiones suficientes para recibir cómodamente navios del mismo tamaño que los grandes

vapores que se usan en Francia, Inglaterra i los Estados— Unidos para la navegacion entre Europa i América.

6° El concesionario elejirá el trazo que segun los estudios de hombres entendidos en la materia, juzgue mas conveniente, pero se declara desde ahora que el Canal debe remontar el rio San Juan hasta el Lago de Nicaragua, atravesar el Lago i terminar en el Pacifico entre los puntos extremos de Salinas i el Realejo.

7° El concesionario hará todos los gastos de estudios, construccion, conservacion i explotacion, del Canal, sin ninguna subvencion en dinero de parte del Estado.

8° El concesionario se compromete igualmente á establecer dos puertos en los extremos del Canal sobre cada uno de los dos Océanos, con un faro de luz de primer órden en cada uno de estos puertos.

9° 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 convenientes concurrir á la empresa. El consejo de Administracion de la Compañía, se compondrá de personas que pertenezcan á estos diferentes países, en proporcion con los capitales que cada uno de ellos haya colocado en el momento de la constitucion de la Compañía.

10. El art. 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 Administracion.

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

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

13. La República de Nicaragua recibirá una parte proporcional de las ganancias anuales de la Compañía, según se declaren regularmente para hacer 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 exedan 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 proporcion, de quince por ciento se detendrá el beneficio del Estado.

14. 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 carbon, serán suministrados gratuitamente por el Estado, tanto en el caso de que sea necesario obtenerlos de propiedades particulares, como cuando pertenezcan al Estado.

15. Estos terrenos se pondrán á la disposición de la Compañía á medida que avancen los trabajos, i segun las necesidades que resulten de una buena organizacion de la construccion, sin que puedan, por esta causa, sufrir los trabajos ningun retardo.

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

17. El concesionario tendrá el derecho de tomar en los terrenos que pertenezcan al Estado, sin pagar por ello ninguna indemnizacion ó taxa, los materiales de toda especie, como maderas, piedras, cales, pusolana, tierras destinadas á

rellenar, i otros objetos que sean necesarios para la construccion 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 legislacion i las costumbres del país, conceden al Estado cuando tiene necesidad de ellos.

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

19. 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 catastrar i limitar á su costo esta doble banda de terreno; pero no tomará posesion de él hasta que los trabajos hayan comenzado.

20. El Estado concede ademas 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 rio de San Juan, del lado del Norte i del Este hasta San Miguelito, i del lado del Sud i del Oeste, es decir, desde la márjen derecha del rio San Juan, hasta la embocadura del rio Sapoa.

21. Se entiende que esta concesion, lo mismo que la otra de que habla el art. 19, no se aplica mas que á los terrenos pertenecientes al Estado, i que éste conserva siempre los lugares que juzgue necesarios para abrir caminos, i cerca del litoral de los dos Océanos, construir fortificaciones i cuarteles.

22. En el caso de que el Canal deba trazarse por el rio Tipitapa i á travez del Lago de Leon para salir al Realejo ó á cualquier otro punto del Norte, se dará á los concesionarios la misma banda de terrenos de cuatro kilómetros sobre cada una de las márjenes del rio Tipitapa i bajo las mismas condiciones i reservas de que se ha hablado en los artículos 19 i 21, es decir, que la concesion gratuita no comprenderá mas que los terrenos del Estado i que no tomará posesion de ellos la

Compañía hasta que haya comenzado los trabajos de construccion.

23. En el caso de que habla el artículo anterior, se pondrá á la disposicion del concesionario, una banda de terrenos de cuatro kilómetros de ancho sobre las márgenes del Lago de Leon, en una longitud de cinco kilómetros contados desde cada una de las desembocaduras del Canal en dicho Lago.

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

25. 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 esploracion de los buques, como para la construccion, conservacion, reparacion i mejora del Canal, i para el trabajo de los talleres que la Compañía pueda mantener en actividad, tales como útiles, máquinas, aparatos, carbon, 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 cualquier punto en que vayan á necesitarse. Se escluyen del beneficio de esta escencion de derechos, los aguardientes i líquidos espirituosos. La Compañía no podrá procurárselos sino conforme á la legislacion general del país, pero la esclusion estipulada, no se aplica al vino ni á la cerveza.

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

27. En cuanto á los artículos, cuya introduccion es prohibida por la lei, el concesionario podrá llevarlos si los juzga necesarios para los trabajos de esploracion, de

construccion, de conservacion ó de mejora del Canal; pero en ningun caso podrá traficar con ellos.

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

29. 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 algun desórden público ó por una invasion, tendrán derecho á una indemnizacion por los daños ocasionados, que serán fijados por medio de árbitrios, i la cantidad á que aquellos monten, la percibirán de la parte de beneficio reservado al Estado, por el artículo trece de este Convenio.

30. Pero llegado el caso i 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 petition 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 indemnizacion pecuniaria de parte de la República de Nicaragua.

31. El concesionario queda autorizado para cerrar el rio Colorado, si lo juzga necesario, i en general, para hacer en el rio 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 direccion, limpios, estensiones absolutas, esclusas, derivaciones i cualquier otro trabajo necesario para mantener el nivel del agua en el Canal i asegurar la circulacion é impedir que los arboles que arrastra la corriente ocasionen perjuicios.

Entiéndese igual estipulacion para el rio Tipitapa, sus afluentes, tributarios i derivaciones.

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

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

33. De una manera general, el concesionario podrá. tomar i dirigir hácia 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.

34. 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 cituados en las extremidades del Canal sobre los Océanos.

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

35. El concesionario podrá establecer carreteras, camino de hierro de servicio i canales de la misma naturaleza, con el objeto especial de la construccion 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 camino de hierro. 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.

36. 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 empréstito forzoso i requisición.

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

37. 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 en favor de los franceses, de los ingleses i de los ciudadanos de los Estados—Unidos.

38. El Estado se compromete á no hacer ninguna concesión ulterior para la apertura de un Canal entre los dos Océanos en toda la duración de el 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 transporte de mercancías.

39. 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 ningun derecho de tránsito bajo cualquiera denominacion que sea, á las mercancías de tránsito cargadas en dichos navios ni á los pasajeros i tripulaciones.

Se compromete además á dar á estos navios su proteccion en el caso de una interrupcion ó detencion en su marcha.

40. Las mercancías que estos navios desembarquen i entreguen al comercio del país, quedarán sometidas á los derechos establecidos por la legislacion general del Estado i deberán preverse por los reglamentos de la Compañía, en el caso de que se habla en el artículo 45.

41. Los buques que el concesionario tenga como remolcadores ó para el servicio del Canal, quedan escentos de todo impuesto. Los materiales que sirvan para repararlos i el combustible que los alimente serán tambien 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.

42. 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 anticipacion al Gobierno de Nicaragua, quien los hará observar como si fueran reglamentos de Administracion 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 aplicacion de la tarifa modificada.

43. 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 derecho de soberanía, como si pertenecieran á ciudadanos del país. Los colonos que los pueblen quedarán durante los diez primeros años, escentos de contribuciones directas, empréstitos forzosos, requisiciones i servicios militar aun cuando se hayan hecho naturalizar.

44. 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 conserven 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 tasas ó cargas especiales de que estuviere esento el comercio general.

45. 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 ningun perjuicio. El Estado prestará todo su apoyo para la observancia de estos reglamentos como si emanasen de la autoridad pública.

46. Los contratantes se comprometen recíprocamente á dar en el acto los pasos necesarios cerca de los Gobierno de Francia, Inglaterra i los 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 Convencion general sobre las bases del Tratado Clayton Bulwer, conforme á la benévola promesa

(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 febrero de 1860 entre la República de Nicaragua i la Inglaterra. – Artículo 15 del Tratado de 1868 entre los Estados-Unidos i Nicaragua.

hecha por estas tres Potencias, en los Tratados de 1860 i 1868.

47. 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.

48. Desde que por una convención colectiva de los tres Gobiernos de Francia, Inglaterra i los Estados-Unidos, 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 ningun obstáculo, i mediante un reglamento hecho de acuerdo con la Compañía concesionaria.

49. 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.

50. Toda diferencia entre la República de Nicaragua i la Compañía, será juzgada por una comisión de árbitros compuesta de dos miembros nombrados por el Estado, dos nombrados por la Compañía i de los Ministros 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.

51. La República de Nicaragua i la Compañía pedirá á los tres Gobierno mencionados que acepten esta atribuciones i mientras esto se consigue, el Tribunal de árbitros se completará por un quinto miembro nombrado de acuerdo en el término de un mes por los árbitro electos por la Compañía i por los que haya designado la República de Nicaragua.

52. Al espirar los noventinueve años de la concesión el Estado será propietario del Canal, de todas las obras de arte,

faros, edificios i estaciones de depósitos de todo género, almacenes i casa de Administracion que de él formen parte integrante i necesaria, pero los buques de la Compañía, sus provisiones de carbón i otros materiales, los talleres de construccion 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 mas conforme á sus intereses, respetando sin embargo, los derechos de soberanía del Estado, es decir, que no podrá transferir á ningun Gobierno extranjero la propiedad de una parte cualquiera de sus terrenos.

53. La República de Nicaragua se compromete á hacer todo esfuerzo para obtener lo mas pronto posible la adhesión de la República de Costa-Rica a 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, 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, asi como los artículos 57, 58 i 59 que siguen.

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

55. 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 Convencion.

56. Si la República de Costa-Rica se niega á adherirse quedará por el hecho anulado el presente Tratado.

57. A contar del dia en que la República de Nicaragua haya dado su ratificación á la presente Convencion, se fija el 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 parte.

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

59. La presente Convencion será nula i de ningun valor i la concesión que ella otorga, claudicará en los casos siguientes:

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

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

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

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

Aprouve I escritor.
(F.)-Michel Clevallier

Aprobada la escritura.
(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 – Paris seis de octubre de mil ochocientos sesenta i ocho.

Aprouve I escritor.
(F.)-Michel Clevaier

Aprobada la escritura.
(F.)-Tomas Ayon.

Dado en el salon de sesiones de la Cámara del Senado –
Managua, marzo 2 de 1869 – P. Joaquin Chamorro, S. P. –
Vicente Guzman, S. S. – Pio Castellon, S. S. – Al Poder
Ejecutivo – Sala de sesiones de la Cámara de Diputados –
Managua, marzo 15 de 1869 – S. Morales, D. P. – P.
Chamorro, D. S. – Miguel Robelo, D. S. – Por tanto:
Ejecútese – Casa de Gobierno – Managua, marzo 15 de 1869
– Fernando Guzman.

El Ministro de Gobernacion - A. H. Rivas.