

## Contrato de Ferrocarril Celebrado entre el Gobierno y el Capitán Pim

*Congreso de Nicaragua*

El Presidente de la República, a sus habitantes;

Sabed: Que el Congreso ha ordenado lo siguiente: El Senado y Cámara de Diputados de la República de Nicaragua, Decretan:



**Detalle del mapa de América Central incluido en The gate of the Pacific (1863)**

Art. 1°. Se ratifica el contrato celebrado con el señor Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim, de la Marina Real Inglesa, aprobada 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 especial mente, por una parte, y el señor Bedford Clapperton Trevelyan Pim, Capitán en la Marina Real Inglesa, por si y por la Compañía que se formara después, por la otra, hemos convenido en el siguiente contrato.

Artículo I. La Republica de Nicaragua concede al Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim, de la Marina Real Inglesa, y a la Compañía se propone formar, así como a los herederos, sucesores, administradores o asignatarios de ambos, el derecho de establecer y explotar un tránsito del Océano Atlántico al Pacífico, desde Punta Mona el Atlántico hasta Corinto o el Golfo de Fonseca en pudiendo el concesionario o su representación construir las obras necesarias, ya sea para establecer el dicho tránsito por ferrocarril continuo, o bien parte por ferrocarril 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, a las isletas llamadas " Corrales de piedra," en la costa de Granada.

Artículo II. La República concede igualmente al Capitán Pim, sucesores suyos, privilegio exclusivo para el establecimiento referido tránsito interoceánico, cuyo privilegio se entiende dentro del territorio de la República situado entre dicha interoceánica, y una paralela tirada a veinte leguas al norte, del sur, en el comprendido, entre la misma ruta y otra línea tirada de " Punta du Tule " a las isletas llamadas " Corrales de piedra." en la costa de Granada, y de allí a "Punta Desolada" en el Pacífico y les concede también el derecho de tanteo para el establecimiento de cualesquiera otros ferro-carriles que puedan proponerse.

Artículo III. Les concede igualmente: 1° el derecho de hacer cortaduras navegables, diques agua, dársenas artificiales, muelles, desembarcaderos, estaciones, almacenes, depósitos para carbón, hoteles, edificios y telégrafos eléctricos, en conexión con la vía de tránsito: 2° el derecho de espropiación, conforme a las leyes 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 de espropiar, de los mismos terrenos, tomándose los rieles por centro, con la excepción de las poblaciones, en donde solo podrán se espropiadas las tierras necesarias para la línea férrea y obras accesorias estrictamente indispensables. Las autoridades respectivas harán efectiva la espropiación, sin dar lugar a demoras a la empresa, haciéndola preceder del correspondiente avalúo de las tierras y perjuicios, que será hecho por peritos nombrados partes, según su valor intrínseco, sin repiscencia al suponerseles con relación a la vecindad del camino de hierro: 3° las tierras baldías situadas en el trayecto del ferrocarril necesarias para sus obras; así como también en propiedad gratuita lotes alternativos de dichas tierras, de a cuatro millas cuadradas cuyo centro sean los rieles de la ruta; quedando en posesión de la República los lotes interpuestos; pero queda convenido que en los extremos de la ruta, sean tierras baldías o de particulares, la empresa solo tendrá derecho a una milla cuadrada situada a un lado del ferrocarril, a fin de que la del lado opuesto quede al Gobierno, o a quien legítimamente la posea; y se estipula además, en el caso de ser baldías, el derecho recíproco del Gobierno y a la empresa, de obtener por vía de cambio la cantidad de terreno que puedan necesitar en el lado

opuesto, el primero para obras públicas, y la segunda para las del ferrocarril y sus accesorias; pues si fueren de particulares, entonces y para tales objetos cada uno usara de su derecho de espropiación a su propia costa, sobre la parte de tierra que requiera en el opuesto lado: 4° y últimamente, les concede de igual suerte tres lotes de a 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 dispondrán en propiedad; sino es en cuanto al reino mineral, de que disfrutaran conforme a las leyes del ramo vigentes en la Republica. 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 a ambos interesados, d 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 es tremo 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 de sus extremos, dentro de dos años, a contar desde la ratificación definitiva de la presente estipulación; bien entendido que la del tránsito deberá estar concluida a la espiración del termino de diez años, inclusivo con dos concedidos para comenzarla, y se considerará concluida definitivamente, cuando pasajeros y mercancías puedan transportarse por ella de Océano a Océano, ya sea exclusivamente la línea férrea continua, d bien con el auxilio de buques de vapor pertenecientes a la empresa, que naveguen las aguas interiores de la Republica.

Artículo V. Las concesiones consignadas en la presente convencion, que el privilegio de tanteo y el derecho de explotar el transito oceanico, tendrán la duración de setenta años, contaderos desde la terminación de las obras. Al vencimiento de cincuenta años, la Republica de Nicaragua tendra derecho de redimir o rescatar la empresa por el valor que entonces tenga, a justa tasacion de peritos nombrados en la forma que se espresa en el Art. XI y a los setenta años, o sea al fin de la contrata, el rescate tendrá lugar igualmente por los dos tercios del avaluó 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 prorrogada la presente convención, hasta el completo de noventa y nueve años. Durante el trascurso de los setenta años referidos, la empresa de transito esta formalmente obligada a pagar anualmente al Gobierno de la Republica uno y medio por ciento sobre los productos brutos percibidos por la misma empresa, resultantes de cualquier tráfico de pasajeros o 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, además, 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 sobre 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 e inmuebles y demás materiales, pasaran al dominio y poder de la Republica, en buen estado de servicio, sin retribución, compensación, ni obvención de ninguna especie.

Artículo VI. Pudiendo convenir a la Republica 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, maquinaria, y materiales de cualquiera clase, destinadas a la construcción y uso del ferrocarril y de sus obras accesorias, así como también el combustible que se destine a objeto de la empresa, serán libres de todo impuesto ordinario y extraordinario; cuyo efecto el Administrador del puerto, previo el debido reconocimiento de tales objetos, espedira 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 escepciones, es necesario que obtengan el pase de las autoridades de la Republica 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, rehusaran todo asilo y protección a 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 a Océano serán exentas de toda molestia e impuesto, siéndolo todo derecho de anclaje, tonelaje u otros, los buques zarpen de los puertos de la línea; y la empresa de transito entera libertad de acción, estableciendo las regulaciones necesarias en sus diversas operaciones, de suerte que caso responsable por cualquiera abuso o daño de personas o propiedades. Pero quedan reservados los derechos de la Republica, para reglamentar lo concerniente a las personas que vengan a residir al país; para determinar que 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 interior, para lo cual la empresa asistirá lealmente al Gobierno.

Artículo IX. Las malas de la Republica, y los empleados públicos así como los relevos de las guarniciones que hubiere en la dirección de la ruta, serán trasportados a cargo de la empresa del tránsito, libre de toda retribución en todo el curso de la línea; pero se estipula especialmente que en atención a que los trenes deben emprender sus viajes en días y horas fijas, el transito no deberá sufrir ninguna demora ni impedimento, en ningún caso o circunstancia.

Artículo X. Los caminos públicos usuales, reales o de travesía, cruzados por la línea de tránsito, no podrán ser ocupados ni cortados sin sustituido convenientemente, a juicio del Gobierno.

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

Artículo XII. La empresa de tránsito por si, ni por medio de sus herederos, administradores o asignatarios no podrán en ningún tiempo, ni en ninguna circunstancia, enajenar los derechos que por la presente convención se les conceden, así como tampoco las obras del ferro-carril, diques y demás hidráulicas, a ningún Gobierno extranjero, ni a ninguna Compañía o individuo, sin el consentimiento espreso Nicaragua.

Artículo XIII. Si las obras del transito interoceanico no fueren concluidas en los terminos fijados en la presente estipulación, caducaran los beneficios y derechos otorgados a la empresa; salvo en los casos fortuitos imprevistos, como epidemias mortíferas y desolantes, terremotos, inundaciones, guerras civiles o 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, d en caso de desacuerdo, por el Tribunal de árbitros establecido en el Art. XI; mas, si al vencimiento de todos los plazos consignados en la presente estipulación, no estuvieren terminadas las obras del tránsito, entonces se tendrá por definitivamente anulada esta convención; y las obras existentes en dicho transito con sus accesorios y dependencias, pasaran al dominio y poder absoluto de la Re- pública, sin indemnización alguna.

Artículo XIV. 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 Republica 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 través de la Republica, sometiéndose la empresa a las condiciones establecidas en los susodichos tratados; y la Republica hace por su parte la mas solemne declaración de cumplir con las que le imponen las precitadas convenciones de 1859 y 1860.

Artículo XV. La presente estipulación será sometida a la aprobación del Supremo Gobierno y ratificación del Poder Legislativo, la que obtenida sin alteración alguna, obligara inmediatamente a las partes contratantes; y en el caso de ser enmendada, será definitivamente obligatoria a 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, quedara sustituido el presente contrato al de ferrocarril de 5 de marzo de 1864, celebrado entre el Supremo Gobierno de la Republica y el mismo Capitán Bedford Clapperton Trevelyan Pim. En fe de lo cual firmamos el presente por duplicado en Managua, a primero de marzo A. D. mil ochocientos sesenta y cinco. (F.)—Antonio Silva. (F.)— Bedford C. T. Pim, Commander Royal Navy.

El Gobierno, Con presencia del anterior contrato y encontrándolo conforme a las instrucciones dadas, ha tenido a 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 etc. 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 es presa 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 Republica, se entiende solo para ferrocarriles interoceánicos del Atlántico al Pacifico.

Art. 3°.—El párrafo 2" del Artículo III se modifica en estos términos: "El derecho de expropiación conforme a las leyes Republica, de aquella parte de terreno que se requiera obras del ferrocarril en las tierras poseídas por particulares y poblaciones; pero queda entendido, que solo puede expropiarse estrictamente necesario para la línea férrea y las obras como diques, cortaduras navegables, muelles, desembarcaderos, depósitos para carbón, estaciones, hoteles y telégrafos eléctricos como también la expropiación de maderas, piedra y otras naturales que puedan emplearse en dichas obras; pero se limita este derecho a una faja de una milla de ancho a cada lado carril, sin perjuicio del dominio y uso libre del propietario en todo lo demás de dicha faja de tierra que le pertenezca; con obligación el Capitán Pim o su legítima representación, de pagar al dueño los

terrenos, materiales expropiados y perjuicios a justa tasación de peritos, por el valor que tengan, sin al ferrocarril. Pero en las poblaciones no podrán expropiarse edificios públicos, a 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 usaran los concesionarios y pobladores con arreglo a las leyes del país. Y se advierte para los efectos de estas concesiones, que se entiende ser de cinco mil varas 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 ferrocarril, sus accesorias y demás obras adyacentes, con dos millones de pesos (2,000,000S) que el Capitán Pim, o su legítima representación, debe depositar en las arcas del tesoro de la Republica, 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 si, 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 través de la Republica; y somete la empresa a 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 Solorzano, 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.

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. (L.S.) Por tanto: Ejecútese. —Palacio Nacional. —Managua, marzo 22 de 1865. — Tomas Martínez. El Ministro de Relaciones Exteriores. Antonio Silva. (L.S.) ■

## Apéndice sobre el Capitán Pim

*Wikipedia*

El almirante Bedford Clapperton Trevelyan Pim, RN, MP, FRGS (12 de junio de 1826 - 30 de septiembre de 1886) fue un oficial de la Marina Real, explorador del Ártico, abogado y autor. Él fue el primer hombre que viajó de un barco en el lado oriental del paso del noroeste a uno en el lado occidental.

Pim nació en Bideford, Devon, Inglaterra, hijo de Edward Bedford Pim de Weirhead, Exeter, un oficial de la marina británica que murió de fiebre amarilla en 1830 frente a las costas de África mientras participaba en la supresión de la trata de esclavos, y Sophia Soltau Harrison, Hija mayor de John Fairweather Harrison, Ecuista de Totnes. Educado en la Escuela Naval Real, el joven Pim fue a la India en la Marina Mercante Británica, y en 1842, a su regreso a Inglaterra, fue nombrado voluntario en la Marina Real.



En 1845, Pim fue enviado a la nave de reconocimiento, *HMS Herald*, bajo el Capitán Henry Kellett. Durante los siguientes seis años, participó en levantamientos topográficos en las Islas Malvinas, la costa occidental de América del Sur y en el norte de la Columbia Británica. Durante este tiempo, tomó parte en tres desvíos para buscar la desaparecida expedición de Sir John Franklin. Se trasladó desde el *Herald* a *HMS Plover*, invernando en la isla Chamisso en Kotzebue Sound 1849-1850, pasando un tiempo considerable con el Malemiut local, antes de regresar al *Herald*. Fue ascendido a teniente en 1851, y en abril de 1852, regresó al Ártico, participando en el rescate de Robert McClure y la tripulación de *HMS Investigator*. Pim era el primer hombre a viajar de un barco en el lado del este del Paso del Noroeste a uno en el lado occidental.

Pim sirvió en el Báltico en 1855 durante la Guerra de Crimea al mando de *HMS Magpie* donde fue herido. Él fue herido otra vez en 1857 mientras que comandante



*HMS Banterer* en aguas chinas. Fue nombrado comandante en 1858. Al año siguiente, investigó la posibilidad de un canal transoceánico y se convirtió en un defensor del Canal de Nicaragua. Pim fue a las Indias Occidentales al mando del *HMS Gorgon* en 1860 y regresó a casa en *HMS Fury*. Él se desempeñó como capitán de poste<sup>1</sup> en 1868 y fue retirado obligatoriamente en 1870. Estudió derecho después de la jubilación y fue llamado al Bar del Templo Interior en 1873. Pim practicó la ley en Bristol, principalmente en casos de almirantazgo, y se convirtió en un magistrado para el condado de Middlesex. Él escribió, *When Do Sheriffs Take Office?* en 1879.

Conservador, Pim corrió sin éxito para la elección en Totnes en julio de 1865 y Gravesend en diciembre de 1868. Él fue elegido un miembro del parlamento para Gravesend en 1874 y 1880. Pim fue nombrado contra almirante en 1885.

Pim escribió varios artículos, libros y folletos. "Observaciones sobre el istmo de Suez, con referencia especial al Canal propuesto", fue publicado en las Actas de la Real Sociedad Geográfica de Londres en 1859 y se publicó "Ruta de Tránsito Propuesta a través de América Central, desde un Nuevo Puerto en Nicaragua" tres años después. Su 1839 Un breve esbozo de la vida del difunto Zachary Macaulay, Esq., F.R.S. En cuanto a los temas de la abolición de la trata de esclavos y la esclavitud fue su única biografía. Sus diarios como un guardiamarina a bordo del *Herald* proporcionaron la mayor parte de la discusión para las porciones árticas de la travesía de seis años.

Pim pertenecía a varias organizaciones científicas. Fue elegido miembro de la Royal Geographical Society en 1854. En 1861, se convirtió en un asociado del Instituto de Ingenieros Civiles. También fue miembro honorario de la Sociedad de Ciencias del Colegio Dulwich.

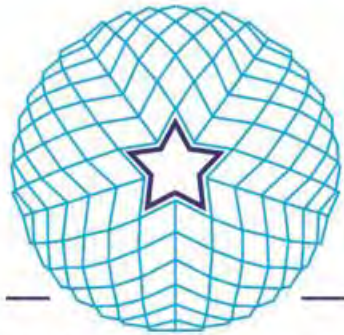
Pim era un terrateniente importante en Centroamérica y el Caribe. Se casó con Susana Locock el 3 de octubre de 1861 y tuvieron dos hijos, entre ellos el Rev. Henry Bedford Pim. Vivieron durante un tiempo en Belsize y Dulwich. Pim murió en Deal, Kent, Inglaterra, el 30 de septiembre de 1886. Una placa de cobre amarillo que honra Pim fue movida en 1981 de las misiones al instituto de los marineros a la iglesia del St. Nicholas, Bristol, Inglaterra. ■

---

<sup>1</sup> Nota dele ditor: Post captain antiguamente era un oficial naval que desempeña una comisión como capitán, a diferencia de un oficial con el título de cortesía del capitán.

## INNOVACIÓN Y CIENCIA

---



*La idea estelar que genera un mundo complejo y armónico, es el símbolo diseñado por este editor para la innovación.*

### Editor:

Carlos Arellano Hartig  
[carlosarellanohartig@gmail.com](mailto:carlosarellanohartig@gmail.com)

### Revisores:

George Cuevas  
[geo.wain@verizon.net](mailto:geo.wain@verizon.net)  
Manuel Fernández Vilchez  
[manuelvilches@yahoo.es](mailto:manuelvilches@yahoo.es)

Nuestra sección de *Innovación y Ciencia* es una ventana al desarrollo de estos eventos que afectan a nuestras culturas, para lo cual procuramos brindar un enfoque múltiple, teórico y práctico. No se nos oculta que en nuestros países latinoamericanos los niveles de innovación y ciencia son muy bajos y que necesitamos un esfuerzo extraordinario para un cambio de condiciones y resultados. Sin embargo, la fe en nuestra gente es lo primordial y estamos seguros que tras un esfuerzo sostenido de concientización, iremos despertando a una nueva era de progreso sostenido y sostenible. Para ello invitamos a nuestros lectores a colaborar con sus puntos de vista, que en esta sección comprenden, principalmente:

- **Estudio de Casos de Innovación empresarial e institucional, particularmente de interés para el despegue de las PYMES.**
- **Descripción y análisis del Índice Global de Innovación (IGI)** que anualmente publica la OMPI – Organización Mundial de la Propiedad Intelectual.
- **Reporte sobre las grandes innovaciones tecnológicas y científicas que llegan a los mercados internacionales y que indefectiblemente inciden en la transformación de nuestras economías.** Ej. Impresión 3D, Drones, etc.

- **Estudio de las condiciones sectoriales, especialmente en aquellas áreas en las que caben cambios y tecnologías que pueden apropiarse.**
- **Propuestas de desarrollo y modificación de las condiciones de estímulo a la innovación y al aprovechamiento racional de nuestros recursos. Publicidad para concursos y premios a la innovación y ciencia.**
- **Promoción de una cultura científica basada en una actitud llana, que desmitifique los campos de las ciencias básicas y aplicadas a las que pueden acceder nuestros jóvenes, lo mismo que lo han hecho en la literatura y la historia. ■**