

# Compilación de Contratos

JUNTO CON LAS MODIFICACIONES Y ACLARACIONES DE  
LOS MISMOS, RELATIVOS Á VARIAS EMPRESAS  
ESTABLECIDAS EN EL DEPARTAMENTO  
DE PANAMÁ.

---

EDICION OFICIAL.

---

PANAMA.

TIPOGRAFIA CASIS Y CIA.

10 Carrera de Miranda, 10.

1898.

---

CONTRATOS  
- - SOBRE EL FERROCARRIL DE PANAMA. - -

---

## DECRETO DEL PODER EJECUTIVO

promulgando como ley de la República el Decreto legislativo aprobatorio del contrato celebrado con la Compañía empresaria del Ferrocarril de Panamá.

*El Presidente de la República de la Nueva Granada:*

Por cuanto el Congreso ha expedido, y el Poder Ejecutivo ha sancionado un decreto del tenor siguiente:

### “ DECRETO

aprobatorio del contrato sobre el Ferrocarril de Panamá.

*El Senado y Cámara de Representantes de la Nueva Granada,  
reunidos en Congreso;*

Visto el contrato sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un Océano á otro por el Istmo de Panamá, que fué celebrado en esta capital el día quince del mes de Abril del presente año, entre Victoriano de Diego Paredes y John Lloyd Stephens, el primero en virtud de especial autorización del Poder Ejecutivo, que le fué conferida como á Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores de la República; y el segundo como apoderado de la asociación de empresarios denominada “Compañía del Ferrocarril de Panamá;” y siendo el mencionado documento del tenor literal siguiente:

## CONTRATO

sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un Océano á otro por el Istmo de Panamá.

Estando autorizado el Poder Ejecutivo, por el decreto legislativo de 12 de Junio de 1849, para ampliar y reformar el contrato celebrado en Washington á 28 de Diciembre de 1848 sobre construcción de un ferrocarril en el Istmo de Panamá; y siendo conveniente á este fin el que se concluya y firme un nuevo contrato en que queden claramente establecidos los derechos que se adquieran y las obligaciones que se contraigan por el Gobierno de la Nueva Granada y por la Compañía del Ferrocarril de Panamá, sin necesidad de hacer referencia alguna á los contratos anteriormente celebrados sobre el particular; el Ciudadano Presidente de la República de la Nueva Granada tuvo á bien comisionar con este objeto á Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores de la misma República, y la Compañía del Ferrocarril de Panamá á John Lloyd Stephens, Vicepresidente de dicha Compañía y apoderado suyo en la Nueva Granada; quienes, después de conferenciar detenidamente, han convenido en el siguiente contrato:

### CAPITULO PRIMERO.

DE LOS DERECHOS, PRIVILEGIOS, GRACIAS, FRANQUICIAS Y EXENCIONES QUE SE OTORGAN Á LA COMPAÑÍA.

#### TÍTULO 1.º

##### *Concesión de privilegios.*

Art. 1.º El Gobierno de la Nueva Granada concede á la Compañía denominada "Compañía del Ferrocarril de Panamá," á sus representantes, ó á los que por ellos tengan derecho, el privilegio exclusivo de establecer entre los dos Océanos al través del Istmo de Panamá un camino de carriles de hierro.

Art. 2.º El privilegio que se concede á la Compañía por el artículo anterior, para establecer un camino de carriles de hierro, durará por cuarenta y nueve años, que se contarán desde que el camino sea concluído y abierto á la concurrencia pública. Sin embargo, dicho privilegio terminará antes de la expiración de los expresados cuarenta y nueve años, si antes de que ellos expiren, el Gobierno hubiere redimido el privilegio en virtud del derecho y facultad que se reserva en los términos siguientes:

A los veinte años contados desde el día en que el camino de carriles de hierro sea concluído y abierto á la concurrencia pública, podrá el Gobierno redimir el privilegio á beneficio de la Nueva Granada por la suma de cinco millones de pesos por toda indemnización. Si en esta época no fuere redimido el privilegio, continuará vigente por diez años mas en favor de la Compañía, al fin de los cuales podrá el Gobierno redimirlo por cuatro millones de pesos. Si tampoco fuere redimido en esta época, continuará vigente por otros diez años, al fin de los cuales podrá el Gobierno redimirlo por dos millones de pesos. Para que el Gobierno pueda hacer uso del derecho que se reserva de redimir el privilegio, deberá notificar á la Compañía, por lo menos un año antes del día en que se cumpla alguno de los tres plazos expresados, la intención que tenga de redimir el privilegio.

Art. 3.º La suma que ha de pagarse á la Compañía por la redención del privilegio en cualquiera de los tres casos mencionados en el artículo precedente, debe ser en numerario pesos fuertes americanos sin rebaja alguna: quedando bien entendido, que en todos los demás casos en que se habla de pesos en este contrato, es de pesos fuertes americanos, sin rebaja alguna.

Art. 4.º La Compañía, después de redimido el privilegio, quedará en posesión de las tierras que se le conceden á título gratuito y á perpetuidad por el artículo diez y ocho de este contrato.

Art. 5.º El camino de carriles de hierro de uno á otro Océano deberá concluirse dentro de seis años, que comenzarán á contarse cuatro meses después de haber sido aprobado por el Congreso de la República el presente acto de concesión; y el hecho de estar concluído se comprobará ante el Gobernador de Panamá, á solicitud de la Compañía, mediante un sumario instruído contradictoriamente entre ella y el agente ó agentes del Poder Ejecutivo comisionados al efecto.

Art. 6.º Durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á los empresarios para el establecimiento del camino de carriles de hierro de uno á otro Océano, el Gobierno de la República se compromete á no hacer por sí, ni conceder á Compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá: y se estipula igualmente, que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno Granadino no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda, sin acuerdo ni consentimiento de dicha Compañía, la apertura de ningún canal marítimo que comunique los dos Océanos al través del expresado Istmo de Panamá.

Art. 7.º Por todo el término señalado en el artículo anterior, y sin perjuicio de concluir oportunamente la construcción del ferrocarril, la Compañía tendrá también el derecho exclusivo de establecer al través del Istmo de Panamá cualquiera clase de camino de ruedas, bien sea de Océano á Océano, ó hasta un punto cualquiera del río Chagres. En consecuencia, el Gobierno Granadino se compromete á no emprender por sí, ni permitir que otra Compañía ó individuo emprenda, durante el término expresado en el presente artículo, ningún otro camino carretero á la Mac-Adams, de tablonos, ni de ninguna otra clase que sea propia para el uso de vehículos de ruedas entre los dos Océanos al través del Istmo de Panamá; quedando sin embargo bien entendido, que el privilegio de que trata este artículo, no puede ni debe oponerse en manera alguna á la conclusión, conservación y mejora de los caminos que ya existen, ó que actualmente estén construyéndose en el dicho Istmo.

Art. 8.º La Compañía tendrá además el privilegio exclusivo de navegar por vapor en el río Chagres, hasta que el ferrocarril esté construído de un Océano á otro, dentro de los términos fijados en este contrato y de acuerdo con sus disposiciones; quedando entre tanto la Compañía obligada á mantener constantemente en el río expresado, uno ó más buques de vapor empleados en el servicio de transporte, sin que lo dispuesto en esta cláusula obste para que los buques de vapor que ya se hallen en dicho río puedan seguir navegando en él.

Art. 9.º Se concede igualmente á la Compañía privilegio exclusivo por cuarenta y nueve años:

1.º Para usar de los puertos situados á los dos extremos del camino de carriles de hierro que sean necesarios para fondeadero de los buques, y para el embarque y desembarque de las mercancías que hayan de transitar por dicho camino.

2.º Para usar de las escalas necesarias, y especialmente afectas al almacenaje, y al depósito franco de todos los objetos y mercancías que se admitan á atravesar el Istmo por medio del camino de carriles de hierro establecido por la Compañía. En virtud de dicho privilegio, la Compañía percibirá en razón del uso de la vía de comunicación, medios de transporte, puertos, escalas, almacenes y establecimientos de todas clases que le pertenezcan, los derechos de transporte, de almacenaje y de peajes que tengan por conveniente establecer.

Art. 10. El Poder Ejecutivo determinará las formalidades con que ha de practicarse el desembarque de los efectos en uno y otro Océano, y la intervención que en él han de tener los empleados de la

República para impedir que puedan dejarse en el camino, ó darse fraudulentamente al consumo interior los efectos destinados al tránsito de uno á otro Océano. Dichas precauciones serán tales que tiendan á evitar todo fraude en perjuicio de las rentas públicas, sin demorar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de los pasajeros y de los bultos de mercancías, equipajes y efectos de todas clases que sean de lícito comercio.

Art. 11. Mientras que se efectúe la conclusión total del camino de carriles de hierro, la Compañía podrá abrir á la concurrencia pública, aquella porción de él que estuviere transitable y juzgare conveniente poner en servicio, según vaya efectuándose la conclusión parcial: y podrá también la Compañía entrar entonces en el goce correlativo de las concesiones, privilegios y ventajas que hacen el objeto del presente privilegio, conformándose á las disposiciones del capítulo segundo de este contrato.

Art. 12. La conclusión de la mitad del camino de carriles de hierro, asegurará á la Compañía la posesión definitiva del conjunto del presente privilegio, y de todos los derechos concernientes á él; pero dicha Compañía quedará siempre obligada á concluir en su totalidad el camino á los seis años, conforme al artículo quinto, ó á los ocho años en caso de que se le prorrogue hasta este tiempo el plazo para la completa conclusión de dicho camino; por cuya falta incurrirá en las multas y penas establecidas en el precitado capítulo segundo de este contrato.

Art. 13. La Compañía podrá dar al camino de carriles de hierro entre los dos Océanos al través del Istmo de Panamá, la dirección que creyere más favorable á la empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y fondeadero de los buques, ó para los puertos propiamente dichos, y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas, almacenes, estaciones, posadas y establecimientos de toda clase; quedando sin embargo estipulado, que lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo que más adelante se establece en el artículo cincuenta y dos del presente contrato.

Art. 14. Queda igualmente la Compañía en libertad de escojer el modo de proceder que le pareciere mejor para la construcción y los trabajos del camino de carriles de hierro, con tal que él quede concluído de manera que los viajeros y mercancías que transiten por él, sean trasportados, á lo más tarde, en doce horas del uno de los Océanos al otro; y recíprocamente.

TÍTULO 2.º

*Concesiones de tierras.*

Art. 15. En consideración á las dificultades de la empresa y á las ventajas directas ó indirectas que la República debe sacar de ella, se acuerdan diversas concesiones de tierras á la Compañía, en la parte continental del Istmo comprendida dentro de los límites que las provincias de Panamá y Veraguas tenían el día primero de Enero de mil ochocientos cuarenta y nueve. El Gobierno de la República concede, pues, gratuitamente á la Compañía en los términos expresados en éste artículo:

1.º Los terrenos que le fueren necesarios para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión.

2.º Todos los terrenos que le fueren necesarios para el establecimiento de los puertos marítimos, secos y de ríos; de las escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas, y generalmente para todas las necesidades de la construcción y servicio del camino de carriles de hierro.

Art. 16. Aunque con arreglo á lo expresado en el artículo que precede, la Compañía no tiene derecho á tierras baldías en las islas adyacentes al Istmo de Panamá, el Gobierno de la República se compromete no obstante á conceder á la Compañía todas las tierras baldías que existan en la isla de Manzanillo en la bahía del Limón, siempre que la Compañía tenga por conveniente prolongar la obra del ferrocarril hasta dicha isla para que una de sus extremidades termine en ella.

Art. 17. La concesión de tierras baldías de que tratan los dos artículos anteriores, se entiende de los terrenos que sean propiedad de la República; pues los que fueren de particulares deberá adquirirlos la Compañía de sus dueños, previo el avalúo é indemnización correspondientes, con arreglo á lo que se explica en el artículo veinte y uno. Los terrenos concedidos por el Gobierno de la República, según se expresa en los dos artículos anteriores, volverán á su propiedad y dominio, luego que expire el presente privilegio; y le serán devueltos por la Compañía en los plazos fijados, con las formalidades prescritas, y conforme las condiciones determinadas en el capítulo segundo de este contrato, en que se establecen los cargos y obligaciones á que se compromete la Compañía.

Art. 18. Se conceden además á la Compañía á título gratuito y á perpetuidad, cien mil fanegadas de tierras baldías en las provincias de Panamá y Veraguas, dentro de los límites indicados en la primera parte del artículo quince, las que podrán extenderse hasta ciento cin-

cuenta mil, si las hubiere disponibles en las dos provincias mencionadas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías; y la Compañía tendrá libertad de escogerlas en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente: quedando estipulado que en las que escoja en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos, equivalentes en extensión á los que se reserve la Compañía, para que el Gobierno de la República pueda hacer concesiones ó ventas de tierra para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanías del camino.

Las cien mil fanegadas de tierras, ó el número de ellas hasta ciento cincuenta mil, que haya disponibles como baldías y se conceden á la Compañía, podrán servir para formar en ellas campamentos de obreros, campos de cultivo, dehesas para las bestias de carga y ganados, cortes de madera para construcción y para combustibles; y generalmente los establecimientos á propósito para facilitar cualesquiera operaciones industriales emprendidas por la Compañía, y particularmente las que tiendan á la colonización.

Si, lo que no es de esperarse, dentro de los límites de las provincias de Panamá y Veraguas indicados en el precitado artículo quince, no hubiere las tierras baldías necesarias para otorgar á la Compañía las cien mil fanegadas de que trata este artículo, las que faltén para el completo de dichas cien mil fanegadas, se le concederán en los puntos que la misma Compañía designe en la parte continental de las Provincias de Cartagena, Santamarta, Riohacha y Chocó, entendiéndose esta concesión, y las demás de que trata el presente artículo, con respecto á las tierras baldías que sean propias del Estado, y nó á otras.

El Gobierno de la República no hará concesiones de tierras baldías dentro de los límites ya indicados de las provincias de Panamá y Veraguas, hasta después que se haya hecho la adjudicación de las que se expresan en este artículo: quedando sin embargo á salvo el derecho que cualesquiera otras personas hayan adquirido á virtud de concesiones del Gobierno Granadino anteriores á la fecha del presente contrato.

Art. 19. Las tierras baldías que se conceden á la Compañía por el artículo diez y ocho del presente contrato, le son dadas en plena propiedad: la Compañía podrá disponer de ellas libremente durante el tiempo del privilegio, y después de haber terminado dicho tiempo, ó de haber sido redimido el mismo privilegio.

Art. 20. Las tierras de que trata el artículo anterior, y los terrenos que hayan de quedar afectos al camino de carriles de hierro, se entregarán á la Compañía á medida que los vaya pidiendo, y de conformidad á lo estipulado en los artículos quince, diez y seis, diez y siete y diez y ocho del presente contrato.

Art. 21. Cuando los terrenos que se requieran para el establecimiento del camino de carriles de hierro, de los puertos, y de cualesquiera dependencias de los trabajos para dicho camino, sean propiedad de particulares, la Compañía tendrá derecho de tomarlos con la orden del Gobernador de la respectiva provincia, previo el avalúo y la justa indemnización al propietario, conforme á las disposiciones de la ley de 2 de Junio de 1848, que determina los casos en que pueden tomarse las propiedades para usos públicos y las formalidades que en tales casos deben observarse.

Art. 22. La entrega á la Compañía de las tierras baldías que se le conceden gratuitamente, se verificará provisionalmente, luego que sean designadas por los empresarios, precediendo la comprobación de su calidad de baldías, la mensura de ellas, y su adjudicación por el Gobernador de la respectiva provincia. Esta adjudicación provisional se semeterá al exámen y aprobación del Poder Ejecutivo: mientras no fuere improbadá, solo producirá el efecto de impedir toda concesión ulterior de las tierras á favor de un tercero; pero desde que haya sido examinada y aprobada conforme á este artículo, equivaldrá á la toma formal de posesión.

Art. 23. Pudiendo la Compañía variar ó modificar la delineación del camino, si se encontraren embarazos ú obstáculos para llevar á cabo la primitiva, podrá en tal caso variar igualmente en aquella parte la designación que precedentemente hubiere hecho de las tierras baldías obtenibles gratuitamente conforme á las estipulaciones del artículo quince.

### TÍTULO 3.º

#### *Derechos, franquicias y exenciones.*

Art. 24. Para auxiliar en cuanto está de su parte la empresa de la Compañía y facilitar el buen suceso de sus operaciones de todas clases, el Gobierno de la República atorga á los empresarios los derechos, franquicias y exenciones que se expresan en los artículos siguientes.

Art. 25. La empresa es reputada de utilidad pública. *En consecuencia, la Compañía del Ferrocarril de Panamá tiene todos los derechos que las leyes y reglamentos confieren á la Administración ejecutiva para los trabajos nacionales.*

Art. 26. La Compañía está autorizada para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía,

seguridad, uso y conservación de sus vías de comunicación, puertos, obras y establecimientos de toda clase; pero tales reglamentos no se llevarán á efecto sin la expresa aprobación del Poder Ejecutivo, quien, aun después de haberlos aprobado, podrá derogarlos ó reformarlos, si lo estima conveniente, procediendo siempre con arreglo á las leyes de la República.

Art. 27. Las tarifas de los portes ó fletes de dinero, conducción de mercaderías y transporte de viajeros por el camino de carriles de hierro, estación en los puertos, posada y almacenaje en sus depósitos y establecimientos, serán fijadas por la Compañía y modificadas según lo estime ella conveniente; poniéndolas inmediatamente en conocimiento de las autoridades locales, para que se hagan trascendentales al público.

Art. 28. Toda la correspondencia que llegue del territorio de la República, ó de países extranjeros, para ser transportada por el camino de carriles de hierro, sea cual fuere el destino que lleve, girará precisamente por conducto de las administraciones de correos de la Nueva Granada, las cuales abrirán anualmente con la Compañía una cuenta corriente de portes, para computar la porción de utilidades que corresponda á la Nueva Granada con arreglo á lo dispuesto en el artículo treinta de este contrato, y para vigilar en que no se cometa á este respecto ningun fraude.

Art. 29. En consecuencia de lo estipulado en el artículo anterior, la Compañía se compromete á no recibir otros bultos de correspondencia que los que le sean entregados por las Administraciones de correos de la Nueva Granada, para ser conducidos por el camino de carriles de hierro al puerto donde hayan de embarcarse, ó al punto del Istmo á donde fueren destinados, que se encuentre situado en la dirección de dicho camino; cumpliendo con las disposiciones que sobre ello dictare el Poder Ejecutivo, y también con las que diere sobre la conducción por dicho camino de la correspondencia de las naciones extranjeras que con este objeto se entregue á la Compañía por los empleados de la República.

Art. 30. El Poder Ejecutivo en cualquier tiempo, determinará cuáles son las naciones extranjeras á quienes es permitido transportar su correspondencia al través del Istmo de Panamá por el camino de carriles de hierro; pero en todos los casos en que sea permitido que las balijas de naciones extranjeras pasen por el Istmo de Panamá, todos los contratos y arreglos pecuniarios para su transporte por el expresado ferrocarril serán hechos por la Compañía, y todos los productos pecuniarios de tales contratos y arreglos ingresarán á los fondos de la Com-

pañía como un ramo de sus utilidades. En compensación de esta gracia la Compañía se obliga á trasportar por el ferrocarril, francas de porte, todas las balijas de la Nueva Granada; y además á pagar al Gobierno de la República el cinco por ciento de todas las sumas de dinero que reciba, en virtud de dichos contratos y arreglos, bien sea que tales sumas provengan de contratos que la Compañía celebre con Gobiernos extranjeros ó con otras Compañías, ó de las reglas generales que establezca sobre portes de la correspondencia de naciones que no hayan celebrado contratos especiales con ella.

Y queda igualmente estipulado: 1.º, que cualquiera que sea el producto que la Compañía perciba en virtud de dichos contratos y arreglos, en ningún caso pagará por esta razón al Gobierno de la Nueva Granada ménos de diez mil pesos en cada año; 2.º, que este pago será además del tres por ciento de los beneficios netos de la empresa á que tiene derecho la Nueva Granada; y 3.º, que la facultad de la Compañía para celebrar tales contratos ó arreglos pecuniarios, no se opondrá de modo alguno á los contratos ó arreglos que ahora existen entre la República de la Nueva Granada y alguna ó algunas naciones extranjeras, para el transporte de balijas en el Istmo de Panamá.

Art. 31. Los servicios de toda especie que debe prestar la Compañía en el camino de carriles de hierro durante el tiempo de su privilegio, se prestarán exclusivamente por sus agentes y con el material perteneciente á ella: á menos que le conviniere hacerlo de otro modo.

Art. 32. La Compañía podrá introducir libremente en el Istmo, sin pagar derechos ó impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales y objetos manufacturados destinados á la ejecución, al trabajo y á la conservación del camino de carriles de hierro; y también los objetos necesarios para el alimento y vestido de los obreros empleados en los trabajos, durante el tiempo de la construcción del camino, sujetándose en esta parte á las reglas que establezca el Poder Ejecutivo.

Art. 33. No se impondrán derechos ni contribuciones nacionales, provinciales, municipales, ni de ninguna otra clase sobre el ferrocarril, ni sobre sus almacenes, muelles, máquinas, ú otras obras, cosas y efectos de cualquier especie que le pertenezcan y que á juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril ó de sus dependencias; y en compensación se estipula expresamente, que en todo caso y no obstante cualesquiera disposiciones de este contrato que sean contrarias á la presente, las tropas, pertrechos, armas, vestuarios ú otros efectos que sean propiedad del Gobierno de la República, y los individuos que vengan á ella como nuevos pobladores por

cuenta del Estado, serán trasportados gratuitamente por el ferrocarril, á cargo y costo de la Compañía, y sin que el Gobierno, ni las tropas y colonos expresados, tengan que abonar cantidad alguna por razón de fletes, ni por ninguna otra causa.

Art. 34. Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos y efectos de todas clases que sean trasportados al través del Istmo, para ir de uno á otro océano por el camino de carriles de hierro, estarán exentos de derechos é impuestos nacionales, provinciales, municipales ó de cualquiera otra especie. La misma exención se extiende á todos los efectos y mercancías que queden en calidad de depósito en los puertos, almacenes, y escalas de la Compañía con destino al exterior ó al interior; pero las mercancías ó efectos que se destinen al consumo interior de la República, satisfarán los derechos é impuestos establecidos ó que se establecieren, al salir dichos efectos de los almacenes de la Compañía; para lo cual se obrará con conocimiento de los empleados de la República, y conforme á las leyes, y á los reglamentos que dictare el Poder Ejecutivo.

Art. 35. Los extranjeros que formen establecimientos en las tierras baldías concedidas gratuitamente á la Compañía, estarán exentos durante el espacio de veinte años, contados desde la formación de tales establecimientos, de toda contribución forzosa, y de la de los diezmos y primicias sobre los fundos rurales y el consumo interior de sus productos: tendrán derecho á obtener carta de naturalización luego que la soliciten, fijando su residencia en el territorio de la República; y durante el expresado término de veinte años contados desde la formación de sus establecimientos, no serán obligados á servir en el ejército, marina ó guardia nacional, ni serán llamados á tomar las armas en defensa de la República, sino en el caso de invasión del territorio por una nación extranjera.

Art. 36. Los viajeros que pasen de un mar á otro por el camino de carriles de hierro, no tendrán necesidad de pasaporte para transitar por él, excepto en los casos de guerra exterior ó de conmoción interior política, en que el Gobierno crea conveniente la presentación de pasaportes para la seguridad del país ó para conservar el orden público. No podrán, sin embargo, transitar por el Istmo las personas que estén expulsas del territorio de la República, ni los demás individuos á quienes las leyes hayan prohibido la entrada en ella.

## CAPITULO SEGUNDO.

De los cargos y obligaciones á que se compromete la Compañía.

Art. 37. La Compañía se obliga á ejecutar á sus expensas, riesgos y peligros todos los trabajos necesarios para el establecimiento y construcción de un camino de cañiles de hierro que abra y conserve una vía de comunicación éntre los dos océanos por el Istmo de Panamá.

Art. 38. Los dichos trabajos deberán, salvo los casos de fuerza mayor, comenzar dentro del término de diez y ocho meses, que empezará á correr cuatro meses después de haber sido aprobado por el Congreso de la República el presente contrato. Serán considerados como principio de la obra los trabajos definitivos que se hayan hecho sobre la delineación, indispensable para la ejecución de la empresa.

Art. 39. Dichos trabajos deberán terminarse dentro del plazo de seis años, que empezará á correr cuatro meses después de la aprobación dada por el Congreso á este contrato; de manera que el camino de carriles de hierro emprendido por la Compañía sea practicable en todas sus partes á la expiración del plazo así fijado; pero si después de estar construída y practicable la tercera parte del camino de carriles de hierro, notare la Compañía que no puede concluirlo en toda su extensión en los seis años estipulados en este artículo, tendrá derecho á solicitar una próroga, que le será otorgada por el Poder Ejecutivo hasta por dos años más sobre los seis fijados para la conclusión de la totalidad del camino, sin incurrir por esta próroga en ninguna de las penas contenidas en el presente capítulo segundo de este contrato.

Art. 40. La Compañía asegurará el cumplimiento de las obligaciones á que se compromete para la ejecución de los trabajos de la empresa que es objeto de este contrato, con una suma de ciento veinte mil pesos; pero no será preciso que la Compañía deposite en numerario esta suma, sino que podrá afianzarla por medio de una escritura *hipotecaria* de doble valor, otorgada con todas las solemnidades convenientes y á entera satisfacción del Gobierno de la República, para responder con esta fianza por la dicha suma de ciento veinte mil pesos, en el caso de que el ferrocarril no esté concluído en el tiempo estipulado en este contrato y con arreglo á las disposiciones convenidas en él.

Art. 41. En el caso de caducar el privilegio por no haberse comenzado los trabajos, ó por no haberse concluído del modo y en los plazos prescritos para ello, la Compañía perderá á favor de la República la suma de los ciento veinte mil pesos de que trata el artículo anterior.

Art. 42. Si la Compañía no se hubiere puesto en disposición de comenzar sus trabajos conforme al artículo treinta y ocho, y si ella no los hubiere comenzado efectivamente veinte y dos meses después de haber sido aprobado por el Congreso el presente contrato, ella perderá todos los privilegios y ventajas que de dicho contrato le resultan; á menos que los agentes del Gobierno de la República no hubieren hecho la entrega de los terrenos necesarios para el camino dentro de tres meses después de haberlos pedido la Compañía. En este caso se prorogará el plazo acordado por el artículo treinta y ocho para comenzar los trabajos, por un tiempo igual al retardo que haya sufrido la entrega de los terrenos, después de los tres meses de haberlos pedido.

Art. 43. Si á los seis años fijados para la conclusión del camino de carriles de hierro, no se hubiere ejecutado la mitad de esta obra, la Compañía incurrirá en la pena de que caduque el privilegio, y de perder la suma de ciento veinte mil pesos asegurada por medio de la fianza de doble valor que debe otorgar en garantía del cumplimiento de las condiciones á que se somete. En las mismas penas incurrirá la Compañía, si á la expiración de los ocho años no estuvieren terminados los trabajos del camino de carriles de hierro, y dicho camino practicable en todas sus partes, del modo, en la forma y con las condiciones prescritas en este contrato.

Art. 44. En caso de caducidad válidamente pronunciada contra la Compañía, ésta quedará obligada á restituir á la República las tierras que se le hubieren concedido á título gratuito, y esto en el estado en que ellas se hallaren en el momento de la caducidad; sin que el Gobierno Neo-Granadino sea obligado á dar á dicha Compañía, ni á los que se hayan sustituido en sus derechos, indemnización alguna por razón de mejoras, ni por ninguna otra causa.

Art. 45. Después de la conclusión total de los trabajos de la vía ó camino de carriles de hierro, la Compañía mandará hacer á sus expensas un deslinde territorial con citación de los dueños de los terrenos colindantes, y un plano catastral de todas las partes del camino que deberán devolverse con este á la República al tiempo de la expiración del privilegio. Igualmente mandará hacer á sus expensas un estado descriptivo de los puentes, acueductos y demás obras de arte que se hubieren construído, y que deberán cederse á la República en la misma época.

Art. 46. La Compañía formará además á su costo, estados semejantes descriptivos de todos los trabajos posteriores de igual naturaleza que ella hiciere construir mientras permanezca en posesión del privilegio.

Art. 47. Un duplicado exacto y auténtico del plano catastral y de los estados descriptivos arriba mencionados, deberá ser entregado por la Compañía á la Gobernación de Panamá, ó remitido á la Secretaría de Relaciones Exteriores, á fin de que se deposite en los archivos nacionales, y sirva en ellos para lo que sea menester durante el curso del privilegio, ó al tiempo de su expiración.

Art. 48. Un año antes de la expiración del privilegio, la Compañía estará obligada á hacer, con citación y audiencia de los agentes de la República, comisionados para esto, los avalúos, estados é inventarios de las propiedades inmuebles, puentes, acueductos y demás obras de arte que deberán ser cedidas á la República conforme á los estados descriptivos y al plano catastral, de que se habrán depositado duplicados en los archivos de la administración neo-granadina.

Art. 49. Al expirar el término del privilegio, y por el solo hecho de su expiración, ó en caso de ser redimido el privilegio, como se expresa en el artículo segundo de este contrato, y por el solo hecho de la redención, el Gobierno de la Nueva Granada quedará subrogado en todos los derechos de la Compañía, en la propiedad de los terrenos y de las obras de arte designadas en el plano catastral y en los inventarios y estados descriptivos arriba mencionados, y entrará inmediatamente en el goce de la vía de comunicación, de todos sus enseres, de todas sus dependencias y de todos sus productos. La Compañía estará obligada á entregar al Gobierno en buen estado los caminos, las obras que los componen y sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, casas de guardia de celadores, oficinas de recaudación de fletes y peajes, máquinas fijas ó movibles; y en general cualesquiera objetos muebles, é inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, ó que sean aplicables á algún otro objeto conexionado con la empresa, y ora se hayan incluido ú omitido en los mencionados planos, inventarios, estados y catastros.

Art. 50. De conformidad con lo que ya queda indicado, se estipula aquí expresamente, que cuando en cualquier tiempo y por cualquier causa que sea, termine ó expire el privilegio de la Compañía, el Gobierno de la República entrará inmediata y gratuitamente en el goce, propiedad y posesión de todos los objetos de que tratan los dos artículos cuarenta y ocho y cuarenta y nueve que preceden al presente; y que por consiguiente, dicho Gobierno entrará asimismo, inmediata y gratuitamente, en el goce, propiedad y posesión del camino de carriles de hierro en toda su extensión de uno á otro océano, y de los atracaderos, caminos carreteros laterales y transversales, lugares de carga y descarga, almacenes de depósito, estaciones, casas para guardia de

celadores, oficinas de recaudación de fletes y peajes, máquinas fijas ó movibles, y en general de todas las obras, efectos, utensilios y cosas de cualquier clase que á juicio del Poder Ejecutivo sean necesarias para el uso del camino y de sus dependencias, tales como locomotoras, carros y carruajes de toda especie, materiales y abastecimientos de todo género; y en suma, cualesquiera otros objetos, muebles ó inmuebles que sean aplicables al servicio del ferrocarril y de los demás caminos, obras y establecimientos dependientes de él, ó conexiónados de algún modo con la empresa y pertenecientes á ella, aunque no se hayan expresado de algún modo en este artículo, ni en los anteriores: quedando bien entendido que todas estas cosas, muebles é inmuebles, pasarán como se ha dicho, á ser del goce, propiedad y posesión del Gobierno de la República, sin que él deba abonar á la Compañía cantidad alguna, á título de indemnización, ni por ninguna otra causa.

Art. 51. Mediante la percepción de los derechos y precios de trasportes fijados por ella, la Compañía contrae la obligación de ejecutar constantemente con cuidado, puntualidad y rapidez, y sin acepción de nacionalidad, el transporte de los viajeros, ganados, mercancías, géneros y materiales cualesquiera que le fueren confiados; los cuales serán trasportados sin otra rebaja particular del precio de las tarifas que la que se acuerde á favor de las naciones que se hayan comprometido, ó en lo sucesivo se comprometan por medio de tratados públicos celebrados con la Nueva Granada, á garantizar positiva y eficazmente á esta República sus derechos de soberanía y propiedad sobre el territorio del Istmo de Panamá y la perfecta neutralidad del dicho Istmo, á fin de que en ningún tiempo sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno á otro mar; pero queda expresamente advertido, y al efecto se ha estipulado especialmente aquí, que la Nueva Granada, los granadinos y sus propiedades gozarán de todos los beneficios y ventajas que cualquiera otra Nación obtenga á virtud de lo dispuesto en este artículo.

Art. 52. Cualquiera que fuere la delineación que la Compañía escoja para establecer entre los dos océanos el camino de carriles de hierro, una de sus extremidades deberá ser la ciudad de Panamá.

Art. 53. Los buques de las naciones que estén en guerra con la Nueva Granada, no serán admitidos en los puertos de donde parta el camino de carriles de hierro, ni las producciones, efectos y propiedades de dichas naciones gozarán el libre tránsito al través del Istmo por dicho camino.

Art. 54. Los gastos de agrimensura y deslinde de las tierras concedidas á la Compañía, los costos del plano catastral y de los inventa-

ríos y estados descriptivos mencionados en el presente contrato, igualmente que todos los gastos y costos de los títulos de propiedad que deberán ser expedidos por las autoridades ó escribanos de la República, son de cargo de dicha Compañía; pero todos los actos, de cualquier naturaleza que sean, hechos para la ejecución del presente contrato, serán registrados sin pagar derecho alguno por esta causa.

Art. 55. La Compañía se obliga á pagar en cada año al Gobierno de la Nueva Granada el tres por ciento de los beneficios netos de la empresa, en la misma proporción en que se deban repartir en forma de dividendos á sus accionistas, sin poner en cuenta, para el pago de este tres por ciento, deducción alguna por intereses presumidos del capital social, ni por cualquiera cantidad que los socios destinen para fondos de reserva ó de amortización. Queda estipulado que para la percepción de este derecho, el Gobierno de la Nueva Granada se atenderá, como los accionistas de la empresa, á las cuentas producidas y liquidadas en Asamblea general de la Compañía; de cuyas cuentas podrá tomar conocimiento el agente de la República, y hacer observaciones en su caso como cualquier accionista; pero sin facultad para mezclarse en la administración de la Compañía. Además de lo estipulado en el presente artículo, se ha convenido igualmente, que el pago del expresado derecho del tres por ciento se verificará en Bogotá, Panamá ó Nueva York, según lo ordene el Gobierno de la República.

Art. 56. La Compañía hace elección de domicilio en Nueva York, y mantendrá en Panamá un representante con suficientes poderes para obrar en nombre de la misma en los casos en que fuere necesario.

Art. 57. El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado á ningún Gobierno extranjero, esto es, á ningún Gobierno existente fuera del territorio neogranadino; so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de intentarse ó verificarse tal cesión ó traspaso; que aunque algún día se intenten ó verifiquen, serán y desde ahora se declaran absolutamente nulos, de ningún valor ni efecto.

Art. 58. Siempre que en este contrato se habla de la conclusión, de la expiración, ó de la terminación del privilegio concedido en él, todo lo que se diga respecto de tal conclusión, expiración, ó terminación, se entenderá dicho y aplicable también al caso de la redención del mismo privilegio. En consecuencia, se estipula expresamente que en cualquiera época en que el mencionado privilegio fuere redimido con arreglo al artículo segundo del presente contrato, la Compañía del Ferrocarril de Panamá cumplirá todos los deberes que le corresponden,

en los mismos términos que si hubiesen trascurrido los cuarenta y nueve años que puede durar cuando más el privilegio: y queda asimismo estipulado expresamente, que por la suma que se pague como indemnización á la Compañía del Ferrocarril de Panamá en cualquiera de los tres casos mencionados en el artículo últimamente citado, el Gobierno de la Nueva Granada adquirirá no solo todos los derechos, sino también todos los objetos materiales que la Compañía debe entregarle al concluir el privilegio, la cual entrega se verificará, como acaba de establecerse por regla general, en los mismos términos en que debiera tener lugar si hubieran trascurrido los cuarenta y nueve años que á lo sumo puede durar el privilegio.

Art. 59. Las controversias que se susciten entre el Poder Ejecutivo de la Nueva Granada y la Compañía del Ferrocarril de Panamá con motivo de la ejecución ó de la falta de ejecución del presente contrato, ó sobre la inteligencia ó interpretación de las cláusulas que él contiene, serán juzgadas por los magistrados y con arreglo á las leyes de la República de la Nueva Granada. En ningún caso podrá alegarse fuero, inmunidad ó exención no reconocidos ó concedidos expresamente por este contrato, ni se admitirá la intervención de otra autoridad ó funcionario que los legalmente establecidos con jurisdicción en la misma República. Aquellas controversias que interesaren á la existencia, la conservación ó la permanencia del privilegio, y de los derechos que le son anexos, serán decididas por la vía de arbitramento.

Art. 60. El Gobierno de la República se obliga á proteger y á mantener en toda su integridad los derechos de la Compañía resultantes del presente contrato; y al efecto conviene en que, cuando ocurran dudas sobre la inteligencia de alguna ó algunas de las cláusulas insertas en los artículos anteriores, que aseguran á la Compañía algunos estímulos ó ventajas; si tales dudas ocurrieren por no haber sido suficientemente explicadas dichas cláusulas, éstas serán interpretadas en el sentido natural más favorable á la Compañía.

Art. 61. Deróganse irrevocablemente todos los actos legislativos, decretos y convenios por los cuales se concedieron en años anteriores diversos privilegios para la apertura de una comunicación intermarina por el Istmo de Panamá. En consecuencia, solo la Compañía del Ferrocarril de Panamá tiene el derecho y la obligación de construir un camino de carriles de hierro de uno á otro océano por el expresado Istmo, conforme á las estipulaciones del presente contrato, que es el único que queda vigente sobre el particular entre el Gobierno de la República y dicha Compañía; pues por esta cláusula se derogan no solo todos los actos, decretos y convenios arriba indicados, sino muy especialmente todos los contratos y estipulaciones que anteriormente exis-

tían entre el expresado Gobierno y la dicha Compañía, ó los individuos en cuyos derechos se ha sustituido ella.

Art. 62. El presente contrato, según se halla dividido en dos capítulos y extendido en sesenta y dos artículos, será sometido á la aprobación del Poder Ejecutivo de la República; y obtenida que sea, se presentará por éste al Congreso, cuyo consentimiento y aprobación se requiere para que recibiendo fuerza de ley, pueda llevarse á efecto.

En fé de lo cual, los comisionados de una y otra parte, á saber, Victoriano de Diego Paredes, como Secretario de Relaciones Exteriores de la República de la Nueva Granada, procediendo á nombre y por autorización especial del Gobierno de la misma República; y John Lloyd Stephens, como Vicepresidente y apoderado general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, procediendo en nombre y con especial autorización de dicha Compañía, han preparado dos ejemplares del presente contrato, ambos de un mismo tenor y forma; y para que conste, los firman y sellan con sus respectivos sellos particulares, en Bogotá, á los quince días del mes de Abril en el año del Señor mil ochocientos

(L. S.) VICTORIANO DE DIEGO PAREDES.

(L. S.) JOHN LLOYD STEPHENS.

Bogotá, á diez y siete de Abril de mil ochocientos cincuenta.

Aprobado.

(L. S.) JOSÉ HILARIO LÓPEZ.

El Secretario de Relaciones Exteriores,

VICTORIANO DE DIEGO PAREDES.

DECRETAN :

Art. 1.º Se aprueba el contrato preinserto, con las modificaciones siguientes:

1.º El artículo veinticinco queda reducido á su primer inciso, que dice: "La empresa es reputada de utilidad pública." Lo restante de él se niega.

2.º Suprímese la palabra "hipotecaria" en el artículo cuarenta.

Art. 2.º Por ninguna razón ni en ningún tiempo se suspenderá la obra del Ferrocarril de Panamá, á causa de las diferencias que se susciten entre la Compañía empresaria y los dueños de tierras sobre

el valor que haya de darse á las que tenga necesidad de comprar para la formación del camino; mas para dar positivas garantías á tales dueños, y que sus derechos no sean en manera alguna perjudicados, la Compañía otorgará una fianza personal ó hipotecaria, que sea suficiente, á juicio del Gobernador de Panamá, para responder del precio que se fijare á dichas tierras, con arreglo á la ley de dos de Junio de mil ochocientos cuarenta y ocho, sobre expropiación.

Art. 3.º Siendo la empresa del ferrocarril de utilidad pública, las autoridades le dispensarán toda la protección posible con arreglo á las leyes.

Art. 4.º Se destinan al pago de los intereses de la deuda nacional exterior el tres por ciento de utilidad que la Compañía debe pagar á la República, con arreglo al artículo cincuenta y cinco del contrato; el cinco por ciento, que también debe pagar, con arreglo al artículo treinta del contrato; y las demás cantidades que deban ingresar al Tesoro Nacional, provenientes de utilidades de la vía interoceánica del Istmo de Panamá, y que pertenezcan á la Nueva Granada.

Dado en Bogotá, á 29 de Mayo de 1850.

El Presidente del Senado,

JUAN N. AZUERO.

El Vicepresidente de la Cámara de Representantes,

ROMUALDO LIÉVANO.

El Secretario del Senado,

*Pastor Ospina.*

El Representante Secretario,

*Antonio M. Pradilla.*

Bogotá, á 4 de Junio de 1850.

Ejecútese y publíquese.

El Presidente de la República,

(L. S. ) JOSÉ HILARIO LÓPEZ.

El Secretario de Relaciones Exteriores,

VICTORIANO DE D. PAREDES.

Y por cuanto, según consta del adjunto protocolo, el señor John Lloyd Stephens, Vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, obrando á nombre, en representación y como apoderado general de dicha Compañía, ha convenido en aceptar el contrato preinserto, tal cual ha sido modificado por el precedente decreto legislativo.

Por tanto, he dispuesto que el mencionado contrato se cumpla y ejecute en los términos en que ha sido aprobado y con las reformas que se le han hecho en el ya expresado decreto legislativo.

Dado, firmado de mi mano, sellado con el sello del Poder Ejecutivo, y refrendado por el Secretario de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores en Bogotá, á cuatro de Junio de mil ochocientos cincuenta.

El Presidenté de la República,

(L. S.)

JOSÉ HILARIO LÓPEZ.

El Secretario de Relaciones Exteriores,

VICTORIANO DE D. PAREDES.

---

## PROTOCOLO

de una conferencia entre el Secretario de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, y el apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Reunidos en la sala del Despacho de Relaciones Exteriores los infrascritos, es decir, Victoriano de Diego Paredes, Secretario del mencionado Despacho, y John Lloyd Stephens, Vicepresidente y apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá; el señor Paredes expuso al señor Stephens lo siguiente: que lo había citado para esta conferencia, en primer lugar, con el objeto de poner en su conocimiento el decreto legislativo expedido con fecha 29 de Mayo próximo pasado, aprobando el contrato celebrado en 15 de Abril anterior, sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un océano á otro por el Istmo de Panamá; y en segundo lugar, para que impuesto de las modificaciones con que dicho contrato ha sido aprobado por el Congreso, manifieste si las acepta en todas sus partes á nombre de su poderdante la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

En consecuencia, traídos inmediatamente á la vista los dos ejemplares del precitado decreto legislativo, que habían sido pasados por

el Congreso al Poder Ejecutivo, el señor Paredes hizo advertir al señor Stephens, que á virtud de lo dispuesto en dicho decreto legislativo, el contrato del 15 de Abril, arriba expresado, había recibido varias modificaciones, sin las cuales no podría considerarse subsistente, ni llevarse á efecto; á saber:

1.ª El artículo veinticinco queda reducido á su primer inciso, que dice: "La empresa es reputada de utilidad pública." Lo restante de él se niega.

2.ª Suprimase la palabra "*hipotecaria*" en el artículo cuarenta.

3.ª Por ninguna razón ni en ningún tiempo se suspenderá la obra del ferrocarril á causa de las diferencias que se susciten entre la Compañía empresaria y los dueños de tierras sobre el valor que haya de darse á las que tenga necesidad de comprar para la formación del camino; mas, para dar positivas garantías á tales dueños, y que sus derechos no sean en manera alguna perjudicados, la Compañía otorgará una fianza personal ó hipotecaria, que sea suficiente, á juicio del Gobernador de Panamá, para responder del precio que se fijare á dichas tierras, con arreglo á la ley de dos de Junio de mil ochocientos cuarenta y ocho, sobre expropiación.

4.ª Siendo la empresa del Ferrocarril de utilidad pública, las autoridades le dispensarán toda la protección posible, con arreglo á las leyes.

Hecha esta manifestación, el señor Paredes preguntó al señor Stephens si aceptaba el contrato con las reformas que acababan de expresarse, y el señor Stephens contestó que lo aceptaba en todas sus partes, á nombre y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con las reformas que acababan de expresarse, esto es, con la supresión y modificación que el Congreso de la República ha tenido á bien hacer á dicho contrato en el precitado decreto legislativo.

En fé de lo cual se extendió por duplicado esta diligencia en Bogotá, á tres de Junio de mil ochocientos cincuenta.

VICTORIANO DE D. PAREDES.

JOHN LLOYD STEPHENS.

## DECRETO DEL PODER EJECUTIVO

promulgando como ley de la República el decreto legislativo aprobando el contrato celebrado en 5 de Julio de 1867. "reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá."

SANTOS ACOSTA,

PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA,

Por cuanto á que con fecha 5 de Julio del corriente año se ha celebrado entre los señores Secretario de Hacienda y Fomento del Gobierno de la Unión, Jorge Gutiérrez de Lara y George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, un contrato aprobado en la misma fecha por el Poder Ejecutivo Nacional y concebido en estos términos:

### CONTRATO

reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro, por el Istmo de Panamá.

El Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, por una parte, y por otra George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con los poderes y autorizaciones suficientes de los empresarios de dicha Compañía: teniendo en consideración lo estipulado en el artículo 2.º del contrato celebrado con dicha Compañía y aprobado por el decreto legislativo de 4 de Junio de 1850, y deseando proveer lo conveniente á la perfección de la obra de dicho ferrocarril, á fin de que pueda corresponder mejor á las necesidades del comercio del mundo, á la vez que proporcionar una renta segura y permanente al Tesoro de la República, han convenido en modificar y reformar dicho contrato, en los términos que constan en las siguientes estipulaciones:

Art. 1.º El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede á la Compañía del Ferrocarril de Panamá el uso y posesión, por noventa y nueve años, del ferrocarril construído por ella, que actualmente existe entre las ciudades de Colón y Panamá. Esta concesión comprende no solo el camino, sino también todas las dependencias de que hoy está en posesión dicha Compañía, necesarias para el servicio del tránsito, y las que en lo sucesivo establezca, como edificios, almacenes, muelles, telégrafos entre Colón y Panamá, &c., &c.

Art. 2.º El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á la Compañía para la explotación del ferrocarril, á no construir por sí, ni conceder á persona ó compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá; y se estipula igualmente que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda, sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía, la apertura ó explotación de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos al través del expresado Istmo de Panamá, al oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede á la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende á que pueda oponerse á la construcción de un canal al través del Istmo de Panamá (excepto en la ruta del mismo ferrocarril), sino solamente á que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio, y como indemnización por los daños que pudiere sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó competencia del canal.

Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entónces será fijada por árbitros en Nueva York ó Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero, cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideración los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y equitativo. La suma, cualquiera que sea que definitivamente se designe, corresponderá por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

Art. 3.º En compensación y como precio de estas concesiones, la Compañía del Ferrocarril se obliga á pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia un millón de pesos en oro americano, ó doscientas mil libras esterlinas en letras contra Nueva York ó Londres, según elija el Gobierno, el día en que este contrato sea aprobado por el Congreso, y á pagar por todo el término del presente privilegio una renta anual de doscientos cincuenta mil pesos en oro americano ó en letras sobre Nueva York ó Londres. Los pagos los verificará por trimestres en Nueva York al agente que designe el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, ó si al Gobierno le convinieren, la Compañía pondrá el dinero en Londres ó en Panamá, dando el Gobierno el avisó necesario á la Compañía en Nueva York. Estos trimestres se comenzarán á contar desde el día de la aprobación de este contrato por el Congreso.

Art. 4.º La Compañía se obliga á prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, ú otro lugar de la bahía en que se encuentre un fondo permanente para buques mayores.

Art. 5.º Por todo el término de este privilegio tendrá la Compañía el derecho exclusivo de establecer al través del Istmo de Panamá, en la zona expresada en el artículo 2.º, cualquiera clase de caminos de ruedas desde el un océano hasta el otro. El Gobierno colombiano se compromete á no emprender por sí, ni permitir que otra compañía ó persona emprenda en dicha zona, ningún otro camino carretero á la Mac-Adams, de tablonces, ni de ninguna otra clase que sea propio para el uso de vehículos de ruedas entre los dos océanos al través del Istmo de Panamá. Queda, sin embargo, bien entendido que el privilegio de que trata este artículo no puede ni debe oponerse en manera alguna á la construcción de caminos de cualquier sistema en una dirección distinta de la expresada, ó á la conclusión, conservación y mejora de los caminos que ya existen ó que actualmente estén construyéndose en dicho Istmo.

Art. 6.º La Compañía tendrá derecho por todo el término de este privilegio:

1.º Para reglamentar y dirigir el uso de los puertos, embarcaderos y desembarcaderos, muelles, fondeaderos &c., en los extremos del camino de carriles de hierro, y establecer agentes con facultades para hacer efectivos los reglamentos que dicte sobre el particular, de acuerdo con las leyes de la República. Estos reglamentos se someterán á la aprobación del Poder Ejecutivo, sin la cual no podrán ejecutarse. El

océano y la intervención que en él han de tener los empleados de la República, para impedir que puedan dejarse en el camino ó darse fraudulentamente al consumo interior los efectos destinados al tránsito de uno á otro océano. Dichas precauciones serán tales, que tiendan á evitar todo fraude en perjuicio de las rentas públicas, sin demorar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de los pasajeros y de los bultos de mercancías, equipajes y efectos de todas clases que sean de lícito comercio.

Art. 8.° La Compañía puede dar al actual ferrocarril una dirección distinta de la que hoy tiene y que crea más favorable á la empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques ó para los puertos propiamente dichos y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas, almacenes, estaciones, posadas y establecimientos de toda clase, y esto sin perjuicio de lo que se estipula en el artículo 4.° de este contrato.

Art. 9.° El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia ratifica la concesión hecha á la Compañía del Ferrocarril de Panamá por el contrato de 15 de Abril de 1850:

1.° De los terrenos que ha necesitado y que pueda necesitar para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión, siempre que sean del Gobierno;

2.° De los terrenos que le fueren necesarios para puertos marítimos, y secos y de ríos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas y generalmente para todas las necesidades del servicio de camino de carriles de hierro, siempre que dichos terrenos sean propiedad de la República; y

3.° De la concesión hecha á título gratuito y á perpetuidad de sesenta y cuatro mil hectaras de tierras baldías en el territorio del Estado de Panamá, con excepción de las islas en ambos océanos y de las comarcas que formaban en 1.° de Enero de 1849 los territorios de Bocas del Toro y del Darién, cuyos límites fijó la ley de 9 de Junio de 1855. Esta concesión podrá extenderse hasta noventa y seis mil hectaras, si las hubiere disponibles dentro de los límites de las antiguas provincias de Panamá y Veraguas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías; y la Compañía tendrá facultad de escogerlas en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente. Queda estipulado que en las tierras que la Compañía exija en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos equivalentes en extensión á los que se den á la Compañía, para que el Gobierno de la República pueda hacer concesiones ó venta

de tierras para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanía del camino.

Parágrafo. Los terrenos que se conceden á la Compañía por los incisos 1.º y 2.º de este artículo, le serán devueltos á la República luego que espire el presente privilegio, en los términos y con las formalidades prescritas en este contrato.

Art. 10. En la concesión de tierras baldías á perpetuidad, hecha á la Compañía por el contrato de 1850, y ratificada en el inciso 3.º del artículo 9.º de este contrato, no queda comprendido el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo en la bahía del Limón; pero sí se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1.º y 2.º del artículo citado, con excepción de cuatro hectaras que se reserva el Gobierno como área para la construcción de edificios para oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel ú otros objetos de uso público, las que serán entregadas por la Compañía debidamente terraplanadas y en estado de edificar sobre ellas. Pero es entendido que al designar el Gobierno el local ó locales en donde quiera tomar las cuatro hectaras que se reserva por este artículo, no podrá escoger las que sean necesarias para la construcción y servicio del Ferrocarril y sus dependencias, ni las que estén ya ocupadas con edificios que estén en pie ó deban reconstruirse.

Esta designación la podrá hacer el Gobierno con la anticipación que á bien tenga, según el plano de la ciudad, á fin de que se le entreguen las tierras á proporción que la naturaleza del terreno permita que se vayan terraplenando.

Art. 11. Las tierras que se conceden á la Compañía por el artículo 9.º, inciso 3.º, se entregarán á medida que las vaya solicitando, previas las formalidades legales establecidas para estos casos, y siendo de cargo de la Compañía probar la calidad de baldías, practicar la mensura de ellas y levantar los respectivos planos. La adjudicación de dichas tierras se hará por el Poder Ejecutivo, y desde que se haga la declaratoria del caso, quedarán definitivamente adjudicadas á la Compañía; mas la adjudicación provisional se hará por el Presidente del Estado de Panamá, sometida siempre al examen y aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, y mientras no fuere improbadada solo producirá el efecto de impedir toda concesión ulterior de las mismas tierras á favor de un tercero. La República no queda obligada en ningún caso á la evicción y sancionamiento de las tierras baldías que se adjudiquen á la Compañía.

Art. 12. Cuando los terrenos que se requieran para la prolongación de la línea del camino de hierro de que trata el artículo 4.º de este con-

trato, ó para los cambios en la dirección de la línea, ó para el establecimiento de una segunda línea de rieles, sean de propiedad de particulares, la Compañía tendrá el derecho de obtenerlos con orden del Presidente del Estado, previo el avalúo y la justa indemnización del propietario, de conformidad con lo dispuesto en la ley de 22 de Mayo de 1866, "sobre procedimiento en los negocios civiles cuyo conocimiento corresponde á los Tribunales de la Unión."

Art. 13. La empresa del ferrocarril se reputa como de utilidad pública.

Art. 14. La Compañía queda autorizada para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía, seguridad y conservación de sus vías de comunicación, puertos, obras y establecimientos de toda clase; pero tales reglamentos no se llevarán á efecto sin la expresa aprobación del Poder Ejecutivo, quien aun después de haberlos aprobado podrá reformarlos ó derogarlos si lo estima conveniente, procediendo siempre conforme á las leyes de la República.

Art. 15. Las tarifas de los portes y fletes de dinero, conducción de mercaderías y transporte de viajeros por el camino de carriles de hierro, posada y almacenaje en los depósitos y establecimientos de la Compañía, serán acordadas por ella y modificadas según lo estime conveniente á sus intereses; pero tendrá obligación de poner dichas tarifas y reformas en conocimiento de las autoridades locales, á lo menos con treinta días de anticipación.

Art. 16. La Compañía se obliga á trasportar gratis por el ferrocarril las balijas nacionales y de los Estados que deban conducirse de un océano á otro, ó á algún punto intermedio; y puede hacer los arreglos pecuniarios que estime convenientes para el transporte de las balijas extranjeras, cuyo paso por el Istmo queda declarado libre para todas las naciones; pero el Gobierno de la República puede prohibir el paso por el ferrocarril de las balijas pertenecientes á las naciones que estén en guerra con ella, en cuyo caso la Compañía se negará á conducir las por el camino de hierro.

Art. 17. La Compañía puede introducir libremente en el Istmo, sin pagar derechos ó impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales, provisiones y objetos manufacturados destinados á la ejecución, al trabajo y conservación del camino de carriles de hierro, y á la alimentación de los obreros empleados en éste.

Art. 18. La Compañía queda exceptuada de pagar derechos ó

contribuciones nacionales, municipales del Estado ó de cualquiera otra especie sobre el ferrocarril, sus almacenes, muelles, máquinas y otras obras, cosas y efectos de cualquiera especie que le pertenezcan, y que á juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril y sus dependencias.

Art. 19. En compensación de estas exenciones, la Compañía se obliga á trasportar gratuitamente, y sin que el Gobierno tenga que abonarle cantidad alguna por razón de fletes, ni por ninguna otra causa, la tropa, jefes y oficiales y sus equipajes, los pertrechos, armamento, vestuario y todos los demas efectos semejantes que pertenezcan, estén ó se destinen para el servicio inmediato del Gobierno de la República ó del Estado de Panamá, así como sus empleados en servicio ó comisión y los individuos que, con sus familias y equipajes, vengan al país en calidad de inmigrados y nuevos pobladores con carácter permanente de tales, por cuenta del Gobierno, hasta el número de 2,000 anualmente. El Poder Ejecutivo dictará las providencias que estime convenientes, llegado el caso, para evitar que hagan uso de esta concesión aquellos pasajeros cuya entrada al territorio de Colombia sea puramente accidental.

Art. 20. Los productos colombianos serán trasportados por el ferrocarril en los veinte primeros años de este contrato, pagando solo la mitad del flete ó transporte prefijado por la Compañía para los productos extranjeros de la misma especie; pero concluído este término, continuarán pagando solo un derecho ó flete inferior, en la tercera parte, al prefijado en dichas tarifas.

Art. 21. Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos y efectos de todas clases destinados al tránsito interoceánico por el camino de carriles de hierro, mientras se encuentren en los almacenes y depósitos de la Compañía ó en su poder, estarán exentos de derechos ó impuestos nacionales, municipales del Estado ó de cualquiera otra especie. Asimismo los buques que entren en los puertos que se hallan en los términos del ferrocarril, como tambien sus oficiales, tripulaciones y sus agentes, quedarán exentos del pago de derecho de tonelada y de cualquiera otro impuesto ó contribución por razón de servicios aplicados directamente al tránsito interoceánico.

Art. 22. Los viajeros que pasen de un mar á otro por el camino de carriles de hierro, no tendrán necesidad de pasaporte para transitar por él, excepto en los casos de guerra exterior ó de conmoción interior, en que el Gobierno crea conveniente la presentación de pasaportes para la seguridad del país, ó para conservar el orden público. No podrán, sin embargo, transitar por el ferrocarril las personas que se

hallen expulsas del territorio de la República, ni los demas individuos á quienes las leyes hayan prohibido la entrada al país.

Art. 23. En caso de que se declare por el Tribunal competente que el presente privilegio que se concede á la Compañía ha caducado, ésta devolverá á la República las tierras concedidas en propiedad y á título gratuito que no estén enajenadas todavía en favor de un tercero, y no tendrá derecho á exigir indemnización alguna por razón de mejoras, ni por ninguna otra causa.

Art. 24. Es obligación de la Compañía practicar un deslinde territorial con citación de los dueños de los terrenos colindantes, y levantar un plano topográfico del camino con todas sus dependencias, como puentes, acueductos, viaductos y demas obras que se hubieren construido para servicio del ferrocarril, á fin de que por medio de este plano pueda saberse claramente lo que posee en propiedad la Compañía y á qué objeto se contraen las exenciones otorgadas.

Art. 25. La Compañía contrae obligación de ejecutar constantemente, con todo cuidado, puntualidad y rapidez, el trasporte de los viajeros, ganados, mercancías, géneros y materiales cualesquiera que le fueren confiados, mediante el pago de los derechos y fletes del trasporte que se fijan en la respectiva tarifa.

La disposición de este artículo no es obstáculo, sin embargo, para que la Compañía pueda hacer contratos especiales para el trasporte de los artículos cuyo volumen, peso ó naturaleza excepcional no permitan graduar previamente su flete.

Art. 26. Los buques de las naciones que estén en guerra con los Estados Unidos de Colombia no serán admitidos en los puertos de donde parta el camino de carriles de hierro, ni las producciones, efectos y propiedades de dichas naciones gozarán de libre tránsito al través del Istmo por dicho camino.

Art. 27. Es obligatorio para la Compañía mantener constantemente en Panamá ó Colón un representante suyo con autorización y poderes suficientes para que siempre que sea necesario pueda entenderse personalmente con el Gobierno en los asuntos que tengan relación con la empresa.

Art. 28. El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado á ningún Gobierno extranjero; esto es, á ningún Gobierno existente fuera del territorio colombiano, so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de interesarse ó verificarse tal cesión ó traspaso; acto que desde ahora se declara absolutamente nulo y de ningún valor ni efecto. También caduca este privilegio en el caso de que la

Compañía del Ferrocarril no ejecute los trasportes durante un período que exceda de cuatro meses consecutivos (salvo los casos fortuitos).

Art. 29. En el caso de que por cualquier motivo caduque este privilegio, pasará á la República la propiedad y plena posesión del ferrocarril con todas sus dependencias, anexidades y accesorios, sin que la Compañía tenga por ello derecho á indemnización ni remuneración de ningún género.

Art. 30. El Gobierno de la República se obliga á proteger y mantener en toda su integridad los derechos de la Compañía resultantes del presente contrato; pero para esto es necesario que la Compañía cumpla puntualmente por su parte con los deberes y obligaciones que contrae, y que subsista la vigencia del privilegio.

Art. 31. Estando especialmente hipotecado para seguridad adicional del empréstito contratado por la República en Londres, con fecha 1.º de Octubre de 1863, el derecho que dicha República se reservó por el contrato de 15 de Abril de 1850 para redimir el privilegio de la Compañía, se estipula: que los productos del ferrocarril que por este contrato pertenecen al Gobierno, quedan subsidiariamente aplicables al pago de las obligaciones del Gobierno de la República respecto de aquel empréstito, ya sea para completar los dividendos anuales que éste se halla obligado á pagar en Londres por cuenta de intereses y amortización del capital, ya redimiendo á la par los bonos del empréstito, si en 1874 no se hubiere completado su amortización; y la Compañía, dando aviso previo al Gobierno, podrá hacer la aplicación de fondos arriba expresada.

Art. 32. El Gobierno, en consecuencia de lo estipulado en el artículo 3.º renuncia el beneficio ó participación del tres por ciento que por el artículo 55 del contrato primitivo tenía en los productos netos de la empresa, y á la cuota del cinco por ciento que se había reservado también en su favor por el artículo 30 de dicho contrato por el transporte de correspondencia, y cuya cuota se había estipulado que no sería menor de diez mil pesos anualmente. La cuenta de estas utilidades será liquidada inmediatamente en los términos establecidos por el artículo 55 citado, hasta el día en que el presente contrato empiece á regir y tener su cumplimiento, y el pago del saldo que resulte en favor de la República se hará por la Compañía en Nueva York, á la orden del Gobierno.

Art. 33. Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril, acerca de la inteligencia ó de la ejecución de este contrato, serán decididas en la capital de la Unión colombiana por un Tribunal de árbitros compuesto del Presidente de la

Corte Suprema federal, del individuo que nombre la Compañía y de un tercero que elegirán de comun acuerdo los dos primeros árbitros; y si no pudieren acordarse en este nombramiento, cada uno de dichos árbitros designará la persona que nombra de tercero, y se decidirá por la suerte el que deba serlo.

Los árbitros fallarán en caso de deficiencia ú oscuridad de las estipulaciones de este contrato, conforme á los principios de la justicia universal, y su sentencia no será apelable en ningún caso. Si los tres árbitros no estuvieren de acuerdo, hará sentencia el voto de los dos que se acordasen. La tramitación que se seguirá por los árbitros será la establecida para los juicios por árbitros de derecho.

Art. 34. Si requerida la Compañía para que haga el nombramiento que le corresponde, no lo hiciere dentro de los sesenta días siguientes, ó nombrare alguna persona que no quiera ó no pueda aceptar ni cumplir el encargo, la Compañía autoriza al representante de los Estados Unidos de América para que haga el nombramiento.

Art. 35. Los noventa y nueve años de la duración del privilegio que se concede por este contrato, se contarán desde el treinta de Enero de mil ochocientos setenta y cinco.

Art. 36. Al expirar el término del privilegio por el solo hecho de su expiración, quedará sustituido el Gobierno de la Unión colombiana en todos los derechos de la Compañía, y entrará inmediatamente en el goce de la vía de comunicación, de todos sus enseres, de todas sus dependencias y de todos sus productos. La Compañía estará obligada á entregar al Gobierno en buen estado los caminos, las obras que los compongan y sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, oficinas, máquinas y en general cualesquiera objetos muebles é inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, ó que sean aplicables á algun otro objeto conexionado con la empresa.

Art. 37. El presente contrato encierra todas las concesiones y privilegios que la actual Compañía del Ferrocarril de Panamá ha adquirido para lo sucesivo. En tal virtud se declara, y en ello convienen expresamente las partes, que en ningún tiempo podrá reclamar dicha Compañía derechos ni privilegios que claramente no estén contenidos en este contrato, á ménos que por actos posteriores se le otorguen.

Art. 38. En los términos del presente contrato queda reformado el de 15 de Abril de 1850, aprobado por el decreto legislativo de 4 de Junio del mismo año; y tal como se halla estendido en treinta y ocho

artículos, será sometido á la aprobación del Poder Ejecutivo de la República, y obtenida que sea ésta, se presentará al Congreso, cuyo consentimiento se requiere para que, recibiendo fuerza de ley, pueda llevarse á efecto.

En fe de lo cual se extiende el presente por duplicado, sellado con los sellos particulares de cada parte, y firmados después de leídos y comparados, en Bogotá, á cinco de Julio de mil ochocientos sesenta y siete.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

JORGE GUTIÉRREZ DE LARA.

G. M. TOTTEN.

Bogotá, 5 de Julio de 1867.

Aprobado.

SANTOS ACOSTA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

JORGE GUTIÉRREZ DE LARA.

Por cuanto el Congreso ha expedido y el Poder Ejecutivo ha sancionado hoy un decreto del tenor siguiente:

#### DECRETO

aprobando el contrato celebrado en 5 de Julio de 1867. "reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá."

*El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,*

#### DECRETA:

Art. 1.º Apruébase el contrato celebrado en Bogotá el 5 de Julio de 1867 entre el Secretario de Hacienda y Fomento, señor Jorge Gutiérrez de Lara, con aprobación del Poder Ejecutivo, y el señor George M. Totten, Agente general y apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, "reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción

de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá, con las modificaciones siguientes:

1.º El artículo 1.º en estos términos:

“Art. 1.º El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede á la Compañía del Ferrocarril de Panamá el uso y posesión, por noventa y nueve años, del ferrocarril construido por ella, que actualmente existe entre las ciudades de Colón y Panamá. Esta concesión comprende no solo el camino, sino tambien los edificios, almacenes, muelles, astilleros, telégrafo entre Colón y Panamá, dependiente del camino; y, en general, todas las dependencias y demas obras, de que hoy está en posesión dicha Compañía, necesarias para el servicio y desarrollo de la empresa, y las que en lo sucesivo establezca con el mismo objeto.”

2.º El artículo 2.º así:

“Art. 2.º El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á la Compañía para la explotación del ferrocarril, á no construir por sí, ni conceder á persona ó Compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá, y se estipula igualmente que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía, la apertura ó explotación de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos al través del expresado Istmo de Panamá al oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado, que el derecho que se concede á la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende á que pueda oponerse á la construcción de un canal al través del Istmo de Panamá (excepto en la actual ruta del mismo ferrocarril), sino solamente á que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio y como indemnización por los daños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó competencia del canal.

Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entónces será fijada por árbitros en Nueva York ó Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero, cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideración los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y equitativo. La suma, cualquiera que sea

que definitivamente se designe, corresponderá por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

3.º El artículo 3.º se aprobó así:

“Art. 3.º En compensación y como precio de estas concesiones, la Compañía del Ferrocarril se obliga á pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia un millón de pesos en oro americano, ó en letras sobre Nueva York, pagaderas en la misma especie, según elija el Gobierno, el día en que este contrato sea aprobado por el Congreso; y á pagar, desde ahora y hasta la expiración de presente privilegio, una renta anual de doscientos cincuenta mil pesos en oro americano. Los pagos los verificará la Compañía por trimestres en Nueva York, al agente que designe el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, ó, si al Gobierno le conviniere, la Compañía pondrá el dinero en Londres ó en Panamá, dando el Gobierno el aviso necesario á la Compañía de Nueva York. Estos trimestres se comenzarán á contar desde el día de la aprobación de este contrato por el Congreso.

De la renta que la República adquiere por este contrato, se separarán anualmente, durante veinte años, veinticinco mil pesos, que la Compañía entregará al Gobierno del Estado de Panamá.”

4.º El artículo 11 quedó así:

“Art. 11. Las tierras que se conceden á la Compañía por el artículo 9.º inciso 3.º se entregarán á medida que las vaya solicitando, previas las formalidades legales establecidas para estos casos, y siendo de cargo de la Compañía probar la calidad de baldías, practicar la mensura de ellas y levantar los respectivos planos. La adjudicación de dichas tierras se hará por el Poder Ejecutivo, y desde que se haga la declaratoria del caso quedarán definitivamente adjudicadas á la Compañía; mas la adjudicación provisional se hará por el Presidente del Estado de Panamá, sometida siempre al exámen y aprobación del Poder Ejecutivo nacional, y mientras no fuere improbadá, solo producirá el efecto de impedir toda concesión ulterior de las mismas tierras á favor de un tercero. La República no queda obligada en ningún caso á la evicción y saneamiento de las tierras baldías que se adjudiquen á la Compañía.

El Poder Ejecutivo fijará un término, de acuerdo con la Compañía, dentro del cual tendrá ésta la obligación de designar las tierras baldías á que tiene derecho.”

5.º El artículo 12 fué aprobado de este modo:

“Art. 12. Cuando los terrenos que se requieran para la prolon-

gación de la línea del camino de hierro de que se trata en el artículo 4.º de este contrato, ó para los cambios en la dirección de la línea, ó para el establecimiento de una segunda línea de rieles, sean de propiedad de particulares, la Compañía tendrá el derecho de obtenerlos, previo el avalúo y la justa indemnización del propietario de, conformidad con lo dispuesto en la ley de 22 de Mayo de 1866, "sobre procedimiento en los negocios civiles cuyo conocimiento corresponde á los Tribunales de la Unión."

6.º El artículo 20 así:

"Art. 20. Los productos colombianos serán trasportados por el ferrocarril en los veinte primeros años de este contrato pagando solo la mitad del flete ó transporte prefijado por la Compañía para los productos extranjeros de la misma especie; pero concluido este término pagarán un derecho ó flete que no exceda de las dos terceras partes del prefijado en las tarifas de la Compañía, tarifas que ésta no podrá alzar en lo futuro respecto de los productos colombianos."

7.º El artículo 28 en estos términos:

"Art. 28. El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado á ningún Gobierno extranjero; esto es, á ningún Gobierno existente fuera del territorio colombiano, so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de intentarse ó verificarse tal cesión ó traspaso, acto que desde ahora se declara absolutamente nulo y de ningún valor ni efecto. Tambien caduca este privilegio en caso de que la Compañía del Ferrocarril no ejecute los trasportes durante un período que exceda de cuatro meses consecutivos (salvo los casos fortuitos.)

Igualmente caduca este privilegio por la falta de pago, después de un año de vencido el plazo, de alguno de los dividendos. La demora en los pagos, por menos tiempo, sujeta á la Compañía al abono de los intereses, al respecto del siete por ciento anual."

8.º El artículo 31 quedó así:

"Art. 31. Estando especialmente hipotecado para seguridad adicional del empréstito contratado por la República en Londres, con fecha de 1.º de Octubre de 1863, el derecho que dicha República se reservó por el contrato de 15 de Abril de 1850 para redimir el privilegio de la Compañía, se estipula: que los productos del ferrocarril que por este contrato pertenecen al Gobierno, quedan subsidiariamente aplicables al pago de las obligaciones del Gobierno de la República respecto de aquel empréstito, ya sea para completar los dividendos anuales que éste se halla obligado á pagar en Londres por cuenta de intereses y

amortización del capital, ya redimiendo á la par los bonos del empréstito, si en 1874 no se hubiere completado su amortización."

9.º El artículo 33 de este modo:

"Art. 33. Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril, acerca de la inteligencia ó del cumplimiento de éste contrato, serán decididas por los Juzgados y Tribunales de la Unión colombiana, con arreglo á la Constitución y leyes de la República."

10.º Fué negado el artículo 34 del contrato.

11.º El artículo 35 fué aprobado de este modo:

"Art. 35. Los noventa y nueve años de la duración del privilegio que se concede por este contrato, se contarán desde la fecha en que sea aprobado por el Congreso."

Art. 2.º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que en caso de que el señor G. M. Totten, como Apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, no aceptare el contrato á que se refiere este decreto, en los términos del presente acto legislativo, pueda celebrarlo con otro individuo ó compañía, previa licitación y sirviendo de minimum las bases fijadas para la aprobación de dicho contrato, siempre que, por otra parte, se asegure su cumplimiento con las garantías necesarias. El Poder Ejecutivo podrá usar de esta autorización dentro del término de seis meses, contado desde la fecha de la sanción de este decreto.

Dado en Bogotá, á quince de Agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

PEDRO CORTÉS HOLGUÍN.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

M. PLATA AZUERO.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

*Enrique Cortés.*

El Secretario de la Cámara de Representantes,

*Francisco A. Vela.*

Bogotá, 16 de Agosto de 1867.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) SANTOS ACOSTA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

JORGE GUTIÉRREZ DE LARA.

Y por cuanto el contratante, señor George M. Totten, ha presentado en esta misma fecha una declaratoria que dice así:

“El infrascrito, George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con los poderes y autorizaciones suficientes de dicha Compañía, declara: que acepta el contrato que celebró en cinco de Julio del presente año con el Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados Unidos de Colombia, señor Jorge Gutiérrez de Lara, reformatorio del de quince de Abril de mil ochocientos cincuenta, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá, así como las modificaciones contenidas en el decreto legislativo aprobatorio de dicho contrato, sancionado en esta fecha por el Presidente de la Unión.

En fe de lo cual firma por duplicado la presente declaratoria, en Bogotá, á diez y seis de Agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

G. M. TOTTEN.”

Por tanto, he dispuesto que el mencionado contrato se cumpla y ejecute en los términos en que ha sido aprobado y con las reformas que se han hecho en el ya expresado decreto legislativo.

Dado, firmado de mi mano, sellado con el sello del Poder Ejecutivo, y refrendado por el Secretario de Estado del Despacho de Hacienda y Fomento, en Bogotá, á diez y seis de Agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

(L. S.) SANTOS ACOSTA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

JORGE GUTIERREZ DE LARA.

## CONTRATO

por el cual se modifican los de 15 de Abril de 1850 y 5 de Julio de 1867, relativos al ferrocarril de Panamá.

Carlos Nicolás Rodríguez, Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, por una parte, y por la otra George M. Totten, Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con los poderes suficientes de los empresarios de dicha Compañía, han convenido en modificar el contrato celebrado el 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá, y el reformatorio de éste, celebrado el 5 de Julio de 1867, en los términos siguientes:

Art. 1.º La Compañía continúa en ejercicio de todos los derechos que le concede el artículo 6.º del mencionado contrato de 5 de Julio de 1867. Puede en consecuencia reglamentar y dirigir el uso de los puertos, embarcaderos y desembarcaderos, muelles, fondeaderos &c, en los extremos del ferrocarril, y establecer agentes con facultades para hacer efectivos los reglamentos que dicte sobre el particular, de acuerdo con las leyes de la República. Estos reglamentos se someterán á la aprobación del Poder Ejecutivo, sin la cual no podrán ejecutarse; pero el Poder Ejecutivo, después de haberse aprobado, no podrá reformarlos ni revocarlos sino de acuerdo con la Compañía.

Art. 2.º La Compañía continúa autorizada para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía, seguridad y conservación de sus vías de comunicación, puertos, obras y establecimientos de toda clase.

Tales reglamentos no se llevarán á efecto sin la expresa aprobación del Poder Ejecutivo; pero éste, después de haberlos aprobado, no podrá reformarlos ni derogarlos sino de acuerdo con la Compañía.

Art. 3.º Házcese extensiva al transporte de toda clase de artículo de comercio la disposición de la parte final del artículo 25 del memorado contrato de 1867, por la cual se permitió á la Compañía hacer contratos especiales para el transporte de los artículos cuyo volumen, peso ó naturaleza excepcional no permitiesen graduar previamente su flete.

Art. 4.º El Poder Ejecutivo de la Unión dictará las providencias que sean necesarias, á pèdimento de la Compañía, para evitar abusos en el pasaje gratuito que el artículo 19 del contrato citado concede á los empleados nacionales y del Estado de Panamá.

Art. 5.º Para que los productos colombianos puedan ser trasportados por el ferrocarril en los términos del artículo 20 del mismo contrato, deberá preceder una declaratoria del remitente, debidamente comprobada con el conocimiento de embarque, con certificado del Administrador de Hacienda nacional del puerto de embarque, ú otro documento análogo al tiempo de presentarlos, de que tales productos son realmente colombianos; requisito sin el cual no habrá lugar á reclamación alguna.

Art. 6.º Ninguno de los casos de caducidad del privilegio, fijado en el artículo 2.º, tendrá lugar sin que la resolución del Gobierno, en que se haga la declaratoria de caducidad, se notifique en debida forma, y con la anticipación de tres meses por lo ménos, á la Compañía y á los agentes de las personas á quienes el Gobierno traspasare ó hipotecare la renta á que tiene derecho por el artículo 3.º, si tal traspaso ó hipoteca llegare á tener lugar; quedando entendido que si despues de verificada la notificación, y durante los tres meses expresados, la Compañía ó las personas interesadas de que se ha hablado, satisficieren al Gobierno haciendo desaparecer el motivo de queja ó de caducidad, no se llevará á efecto dicha declaratoria.

Art. 7.º Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril acerca de la inteligencia ó de la ejecución de este contrato, y de los de 1850 y 1867 á que éste se refiere, serán decididas en una sola instancia por la Corte Suprema federal de la Unión colombiana, sin intervención de ningún otro Tribunal.

Art. 8.º El Gobierno se reserva el derecho de hipotecar en todo ó en parte la renta de que se ha hablado en el artículo 6.º de este contrato (salvo el derecho del Estado de Panamá á la cuota anual de \$ 25,000) ántes del vencimiento de los plazos en que dicha renta debe pagarse, y lo que se hipotecare será pagadero de la manera como el Gobierno lo disponga; y la Compañía del Ferrocarril se compromete, al notificársele cualquier traspaso ó hipoteca, á aceptarlos y hacer el pago al vencimiento de los plazos, á las personas ó entidades á cuyo favor se hubiere hecho el traspaso ó la hipoteca.

Art. 9.º El presente contrato no se llevará á efecto sin la aprobación del Poder Ejecutivo y del Congreso.

En fe de lo cual firmanios dos ejemplares de un mismo tenor en Bogotá, á trece de Mayo de mil ochocientos setenta y seis.

CARLOS NICOLÁS RODRÍGUEZ.

GEORGE M. TOTTEN.

Bogotá, quince de Mayo de mil ochocientos setenta y seis.

Aprobado.

El Presidente de la Unión,

(L. S.)      AQUILEO PARRA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

CÁRLOS NICOLAS RODRÍGUEZ.

(Tomado del DIARIO OFICIAL número 3.746, de 1876).

---

## LEY 78 DE 1880.

(26 DE JULIO),

por la cual se conceden ciertas facultades al Poder Ejecutivo.

*El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,*

DECRETA:

Art. 1.º Facúltase al Poder Ejecutivo para que pueda entrar en negociaciones con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, á fin de declararla exenta de la obligación que contrajo por el artículo 4.º del contrato celebrado con fecha 16 de Agosto de 1867 de prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, ú otro lugar de la bahía en que se encuentre un fondo permanente para buques mayores, siempre que dicha Compañía dé en dinero al Gobierno de la República una suma suficiente, á juicio del Poder Ejecutivo, para compensar la exención á que esta ley se refiere.

Art. 2.º En el caso de que no se efectúe el arreglo de que trata el artículo anterior, el Poder Ejecutivo exigirá de la Compañía el inmediato cumplimiento del compromiso contraído por ella en el artículo 4.º del contrato citado.

Art. 6.º Los contratos que el Poder Ejecutivo celebre á virtud de las facultades que por la presente ley se le confieren, se llevarán á efecto sin necesidad de aprobación del Congreso.

Dado en Bogotá, á veintiuno de Julio de mil ochocientos ochenta.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

M. M. CASTRO.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

RICARDO NÚÑEZ.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

*Julio E. Pérez.*

El Secretario de la Cámara de Representantes,

*Carlos Cótes.*

Poder Ejecutivo Nacional.—Bogotá, 26 de Julio de 1880.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) RAFAEL NÚÑEZ.

El Secretario de Fomento,

GREGORIO OBREGÓN.

## CONTRATO

entre los Estados Unidos de Colombia, de una parte, y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de la otra, relativo á la abrogación temporal del artículo 4.º del contrato celebrado en Agosto 16 de 1867 entre dicho Gobierno y dicha Compañía.

Por cuanto cierto contrato fué celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia y la Compañía del Ferrocarril de Panamá fechado el 5 de Julio de 1867, que abrogaba y se sustituía á otro contrato entre las mismas partes, de 15 de Abril de 1850, y el contrato de que se habla primero, fué más tarde aprobado por dicho Gobierno, mediante un decreto legislativo de 16 de Agosto de 1867, con ciertas modificaciones que se aceptaron por la Compañía del Ferrocarril y por cuanto fué estipulado por el contrato nuevo, artículo 4.º, que dicha Compañía extendiera su ferrocarril á las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenno, ú otro paraje en la bahía de Panamá, que dieran ancladero permanente á buques de alto bordo, como se verá más ampliá y precisamente en dicho contrato. Y por cuanto dicha Compañía del Ferrocarril no ha todavía completado dicha obra y se excusa de cualquiera obligación actual de llevarla á cima. Y por cuanto el Congreso de los Estados Unidos de Colombia el día 26 de Julio de 1880, por una ley decretada en ese día, autorizó al Ejecutivo de los Estados Unidos de Colombia para iniciar negociaciones con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, á fin de declararla libre de las obligaciones asumidas por dicho artículo 4.º del contrato celebrado el 16 de Agosto de 1867, de extender dicho ferrocarril en la bahía de Panamá, como antes va dicho, por cuya ley una suma de dinero había de pagarse á la República de los Estados Unidos de Colombia, bastante á juicio del Ejecutivo del Gobierno para compensar la exoneración del cumplimiento de dicho artículo.

Y por cuanto el Ejecutivo nacional de dicho Gobierno ha nombrado al señor Salomón Koppel su Agente y apoderado para que negocie con dicha Compañía del Ferrocarril la abrogación de dicho artículo 4.º y le ha dado poder amplio, completo y absoluto para que entable, gestione y concluya en nombre de los Estados Unidos de Colombia las negociaciones conducentes á la abrogación de dicho artículo 4.º de dicho contrato.

Y por cuanto el Jefe del Ejecutivo de dicha República de los Estados Unidos de Colombia en uso de las facultades que le confirió dicha ley del Congreso ha tenido á bien dar instrucciones á dicho S. Koppel, por las cuales se ordena á dicho Koppel, como Agente y apoderado de los Estados Unidos de Colombia, para que negocie la anulación ó abrogación de dicho artículo 4 tan solamente por un período que no pase de 30 años consecutivos, y además ha tenido á bien, de confor

midad con las autorizaciones que la ley referida le confirió, fijar la suma que debe pagar dicha Compañía del Ferrocarril de Panamá por la abrogación de dicho artículo 4, suma que en las instrucciones escritas y aludidas se limita á un mínimo de \$ 10,000 por cada año en que quedase suspendido ó abrogado dicho artículo 4.

Y por cuanto dicho S. Koppel está actualmente en la ciudad de Nueva York, y ha entrado en negociaciones con la Compañía del Ferrocarril de Panamá en orden á los asuntos referidos, y ha acordado á dicha Compañía la suspensión de dicho artículo 4 por el término completo de 30 años contados desde el 1.º de Noviembre de 1880, so condición de pagar dicha Compañía á dicho Gobierno la suma íntegra de \$ 10,000 por año cada uno de dichos 30 años, que compone la suma total de \$ 300,000 pagaderos en oro americano al Gobierno por la suspensión y abrogación referida, en todo lo cual dicho S. Koppel ha llenado puntualmente las instrucciones escritas de dicho Jefe del Ejecutivo de los Estados Unidos de Colombia, según se le comunicaron, y según las presentó á la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Por tanto conste por este convenio que en consideración de lo antedicho y por la suma expresada de \$ 300,000 en monedas de oro, pagadera por cuotas de \$ 10,000 de año en año por la Compañía del Ferrocarril de Panamá á los Estados Unidos de Colombia, contando desde la celebración de este convenio, dicho Gobierno ha plenamente exonerado, libertado y descargado, y por éstas plenamente exonera, liberta y descarga á dicha Compañía del Ferrocarril de Panamá, de todas las obligaciones de cualquiera naturaleza que fueren, que se originen ó surjan de dicho artículo 4 del contrato de 5 de Julio de 1867, por cuyo artículo dicha Compañía se obligó á extender su ferrocarril del lado del Pacífico de la manera como va explicada, y dicho contrato, en cuanto á la extensión de dicho ferrocarril á la bahía de Panamá, de conformidad con el poder amplio conferido al Jefe del Ejecutivo de dicho Gobierno por el Congreso de los Estados Unidos de Colombia, queda abrogado y anulado.

Pero esta abrogación, suspensión y anulación de dicho artículo 4 continuará solamente por el término de 30 años contados desde el 1.º de Noviembre de 1880, y á la expiración de dicho artículo 4 volverá á regir y en adelante estará y quedará con la misma fuerza y eficacia que hoy tiene.

Y dicha Compañía del Ferrocarril de Panamá, en virtud de dicha suspensión, exoneración y abrogación del artículo 4, conviene en pagar á dicho Gobierno de los Estados Unidos de Colombia la suma íntegra y cabal de \$ 300,000 en monedas de oro, de la manera siguiente, á saber:

\$ 10,000 el día 1.º de Noviembre de cada año, pagadera en la ciudad de Nueva York, durante el período de 30 años, pagadera la primera cuota anual el día 1.º de Noviembre de 1881, y así en seguida cada 1.º de Noviembre hasta efectuarse el pago íntegro de los \$ 300,000.

Y se estipula y conviene además, que en el caso de que la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó su sucesor, determinare extender dicha su línea de ferrocarril á las islas de la bahía de Panamá, ó Agua-honda, de conformidad con las condiciones de dicho artículo 4, y según lo que en el principio fué pactado, y en efecto se verificare dicha extensión, entónces y de entónces en adelante el pago anual de \$ 10,000 por cada uno de dichos 30 años cesará por el restante no expirado de dicho término, no-obstante lo que haya de contrario en este documento; mas esta cesación de pagos anuales no tendrá efecto sino 6 meses después de que la Compañía del Ferrocarril de Panamá haya notificado al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia la conclusión positiva de dicha extensión en la bahía de Panamá.

En fe de lo cual los Estados Unidos de Colombia han hecho firmar este contrato de su parte por dicho S. Koppel, su Agente y apoderado debidamente autorizado, y dicha Compañía del Ferrocarril lo ha hecho estampar con su sello oficial y firma por su Presidente y Secretario hoy 22 de Octubre de 1880. Extendido por duplicado.

Testigo—Geo. Renshaw.

Los Estados Unidos de Colombia por S. Koppel, su Agente y apoderado debidamente autorizado de hecho.

La Compañía del Ferrocarril de Panamá,

Por TRENOR W. PARK.—Presidente.

Atestiguado por W. J. EMMET,—Secretario.

*Estado de Nueva York.—Ciudad y condado de Nueva York. - S. S.*

Conste que el 23 de Octubre de 1880 compareció personalmente ante mí Salomon Koppel de Bogotá, Estados Unidos de Colombia, á quien conozco personalmente, y sé que es el Agente y apoderado de hecho legalmente constituido del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, á virtud de escritura pública é instrucciones debidamente extendidas y conferidas por dicho Gobierno conforme éstas se me han presentado, y que es la misma persona que está descrita en ellas, y que como tal Agente y apoderado de hecho, ha firmado el instrumento antecedente; y dicho Salomon Koppel reconoció que había firmado el

instrumento antecedente; y que lo había presentado como acto y hecho de dichos *Estados Unidos de Colombia*, y en fuerza y á virtud de dichos poderes é instrucciones.

En fe de lo cual he firmado las presentes, y las he estampado con mi sello oficial, el día y año que últimamente van arriba escritos.

(Firmado,) GEO. J. RENSRAW,

Notario público del Estado de Nueva York en dicha ciudad y condado de Nueva York, y por ellos.

Conste que el 29 de Octubre de 1880 comparecieron personalmente ante mí Trenor W. Park y William J. Emmet, ambos por mí conocidos, los que previo juramento declararon, cada uno por sí, como sigue:—dicho Trenor W. Park que residía en Bennington, Estado de Vermont, y que era Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, corporación escrita en el instrumento anterior, el cual firmó; y dicho William J. Emmet declaró que residía en New-Rochelle en el Estado de Nueva York, y era Secretario de dicha Compañía; y ambos declararon, además, que el sello estampado en dicho instrumento es el sello oficial de dicha Compañía, y que fué estampado en él por orden de la Junta de Directores, y que por orden de los mismos, ellos habían suscrito sus firmas.

En fe de lo cual he firmado las presentes y las he estampado con mi sello oficial, el día y año últimamente arriba escritos.

(Firmado,) GEO. J. RENSRAW.

Notario público del Estado de Nueva York, en la ciudad y condado de Nueva York, y para ellos.

Es traducción fiel.

SAMUEL BOND.

Consulado general de los Estados Unidos de Colombia. Nueva York, noviembre 4 de 1880.

Certifico: que es auténtica y merece entera fe y crédito la firma que antecede del señor Geo. J. Renshaw, por ser Notario público de esta ciudad en ejercicio de sus funciones. (L. S.)

(Firmado,) MIGUEL SALGAR.

## MODIFICACIONES

al contrato de 5 de Julio de 1867, convenidas entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en 18 de Agosto de 1891.

Consulado general de Colombia.—New York, Agosto 18 de 1891.

*Al General John Newton, Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.—En la ciudad.*

Señor:

En la nota que usted me dirigió con fecha 1.º de Junio último, manifestó usted que estaba dispuesto á ratificar la convención celebrada entre el señor D. Felipe F. Paúl, en representación de esa Compañía, y el Ministro de Relaciones Exteriores, en Bogotá, el 13 de Diciembre de 1890, con la sustitución de una fecha fija por la incierta é indefinida mencionada en el artículo 1.º, y que si esta alteración era aceptada, y se suprimían como supérfluos los artículos III y IV, el contrato podría quedar definitivamente redactado del modo siguiente:

“Art. 1.º El artículo 20 del contrato de 5 de Julio de 1867, aprobado por la ley 46 del mismo año, se modifica del modo siguiente:

“Desde el 1.º de Julio de 1892 los productos colombianos que pasen por el Ferrocarril de Panamá pagarán solamente la mitad de la rata de fletes establecida por la Compañía para los productos extranjeros de la misma clase.

“Art. 2.º La sal de las salinas colombianas de la costa del Atlántico que se destine á los puertos nacionales del Pacífico, será transportada por la Compañía del Ferrocarril á las ratas siguientes:

“Una cantidad que no exceda de seis millones de kilogramos cada año, y que no pase, en ningún caso, de mil toneladas mensuales, á la rata de dos pesos (\$ 2), oro, por tonelada, sin deducción alguna. Los embarques de la sal referida que excedan de la cantidad arriba expresada, pagarán la rata que se fija para los demás productos colombianos en el artículo anterior.”

El Gobierno de Colombia ha aprobado las modificaciones indicadas por usted; y yo tengo el honor de manifestar á usted, en nombre del Gobierno, que ratifico el convenio en los términos en que queda copiado.

Soy de usted, señor, muy respetuoso servidor,

CLÍMACO CALDERÓN,  
Cónsul general de Colombia.

Compañía del Ferrocarril de Panamá.—Nueva York, Noviembre 6 de 1891.

*Señor Don Clímaco Calderón, Cónsul general de la República de Colombia.—Nueva York.*

Muy Señor mío:

Aviso recibo de su nota, de 30 de Octubre último, en la cual me da conocimiento de la petición del Ministro de Relaciones Exteriores, para que yo declare formalmente recibido el oficio de usted, de 18 de Agosto de 1891, así como el asentimiento de esta Compañía al contenido del mismo oficio.

De acuerdo con la solicitud de usted, declaro que la Compañía del Ferrocarril de Panamá considera debidamente ratificado el convenio con el Gobierno de Colombia, tal como aparece de la citada comunicación de usted de 18 de Agosto de 1891. En prueba de esa ratificación, he hecho que los dos artículos que constituyen el expresado convenio se añadan al folleto impreso que contiene los contratos anteriores celebrados con el Gobierno colombiano.

Confiado en que lo que dejo expuesto satisfaga los deseos del Ministro de Relaciones Exteriores,

Quedo de usted atento servidor,

JOHN NEWTON,  
Presidente.