

**ANTOLOGIA
DE DOCUMENTOS**

INSTRUCCIONES DADAS A PEDRARIAS DÁVILA

(11 de agosto de 1513)*.

El Rey

/f.º 35 v.º/ Lo que vos Pedro Arias Dávila que vays por nuestro capitán general y gobernador así por mar como por tierra que se solía llamar (sic) e agora la mandamos llamar Castilla aurífera y a las otras partes contenidas en el poder que llevays de fazer desde que con la buenaventura os fizierdes a la vela en la çudad de Sevilla con la armada que con vos mandamos yr para poblar e pacificar la dicha tierra e provincias fasta llegar a ella e despues de llegado la forma y orden que aca ha parecido que vos devo mandar que tengays y guardays y fagays guardar e cunplir es la siguiente:

/f.º 36/ / que mire que las naos que llevare no vayan muy cargadas.

lo primero es que aveys mucho de mirar en que los navíos que llevardes no vayan sobre cargados como suelen yr por que a muchos le ha acaeçido peligro en el viaje por ello espeçialmente quando fue el comendador de Alcantara por nuestro governador de la Ysla Española por escusar el dapno y peligro suso dicho deveys prover que no lleven mas carga de la con que puedan seguramente navegar y lleven la manguera descubierta como lo tengo mandado y al tiempo que cargaren en Sevilla aveys de mirar que an de tomar mas carga en Canaria.

2. Que toquen en Canaria y que tomen las cosas que proveyeron.

Lo segundo es que fecha vela en Sevilla con la buena ventura aveys de tocar en Canaria y tomar alli las cosas que se proveyeron que estuviesen fechas para este vuestro viaje.

3. Yendo derrota que toque en las yslas de los Canibales que son Gayra Cartajena etc. e que los requieran que vengan a ovediençia de la yglesia e si no que los tomen por esclavos y los enbien a Miguel de Pasamonte a la Española y los vendan.

De mas desto yendo vuestra derrota derecha para la provincia del Darién i sin estorvo ni tardança del viaje lo pudierdes fazer aveys de tocar en las yslas de los Canibales que son yslas fuerte Baru San Veraldo, Santa Crus, Gayra, Cartejana, Caramari, Codego que estan dados por esclavos por razon que comen carne humana y por el mal y dapno que han fecho a nuestra gente y por el que fazen a los otros yndios de las otras yslas y a los otros vasallos y a la gente que destos reynos avemos enviado a poblar en aquellas partes y por mas justificación nuestra sy hallardes manera de poderles requirir los requirir que vengan a ovediençia de la yglesia y sean nuestros vasallos y sy no lo quisieren fazer o no lo pudierdes aveys de tomar todos los que

/f.º 36 v.º / pudierdes y enviarlos en vn navio a la ysla Española y alli se entreguen a Miguel de Pasamonte nuestro thesorero y a los otros nuestros ofiçiales para que se vendan y el navio que con ellos fuere os ha de llebar lo que de la dicha ysla Española se oviere de llebar a la dicha Castilla aurifera y por todas las otras partes que pasardes espeçialmente en cualquier parte que tocardes en la costa de la dicha tierra aveys de escusar que en ninguna manera se faga dapño a los yndios por que no se escandalizen ni alvoroten de los christianos antes les hazed muy buena compañia y buen tratamiento porque corra la nueba la tierra adentro y con ella vos resçiban y vengan a comunicaros y en conosçimiento de las cosas de nuestra santa fee catolica que es a lo que principalmente os enviamos y deseamos que se açierte.

4. En las cosas que se tomares en la mar como en tierra demas del quinto den a sus alteza las dos partes.

[...(roto)] si alguno llevare la ... o por sy desuyo de ... lo que asy tomare en la mar o en tierra ... quinto a su alteza ... o otro se reparta ... la gente.

En el repartimiento de las cosas que se tomaren asi en la mar como en la tierra ansi de esclavos como de otra qualquier cosa que se oviere aveys de tener esta manera en el repartir que lo que se tomare con el armada que llebays en que yo mando poner los caxcos

de los nabios y mando dar el mantenimiento a la gente que en ella va conforme a la ley del fuero de Layron de mas del quinto me han de dar las dos partes de la que se oviere la vna por razon de los caxcos de los nabios y la otra razon de los mantenimientos y si en vuestra compañia fueren nabios de algunas personas en que ellos pongan los navios y vastimentos y aquellos tomaren alguna piesa yo / tengo

/f.º 37/ de aver mi quinto ordinario pero avnque lo tomen aquellos porque por rrazon del favor y compañia del armada se han de rrepartir lo que se tomare en toda la gente del armada si se tomare en la mar con las ventajas que se suele repartir entre marineros y dentro de la tierra ha de ser rrepartido todo yualmente eçebto la ventaja del capitán general en las cossas que en tierra se ovieren no yendo de mar para ellas se ha de sacar el quinto y lo otro se rreparta entre la gente como se acostumbra fazer.

5. Que pongan nombre general a todas las çibdades e villas e lugares con el reverendo padre Fray Juan de Quevedo obispo de Santa Maria del Darien.

Llegados alla con la buena ventura lo primero que se ha de fazer es poner nonbre general a toda la tierra general a las çibdades e villas e logares y dar orden en las cosas conçernientes al avmento de nuestra santa fee y a la conversion de los yndios y a la buena horden del servicio de Dios y avmento del culto dibino y para ello enviamos al reverendo padre frey Juan de Quevedo obispo de Santa Maria del Darien y con el los clerigos que agora pareçieron neçesarios los quales el y ellos an de ser proveydos en tanto que ay recivos del salario neçesario y porque para la persona del obispo y ornato proveer a los clerigos se deven dar a cada vno (sic) pesos de oro para su mantenimiento en tanto que ay diezmos e se açe eñ repartimiento dellos de la

/f.º 37 v.º/ parte que cada vno a de ver / en tanto que esto se açe se an de cobrar los diez años por mi y por la serenissima reyna mi muy cara y muy amada hija en aquellas cosas que se cojeren y acodir con ellas a nuestro tesorero questuviere en la dicha tierra.

6. Que miren en los asientos de los lugares y quantos lugares son menester para la navegacion por la costa.

Vna de las mas principales cossas en que aveys mucho de mirar es en los asientos de los lugares que alla se ovieren de asentar. Lo primero es ver en quantos lugares es menester ni se fagan asientos en la costa de la mar para se guardar la navegacion y par mas seguridad de la tierra que los que han de ser para seguir la navegacion sean en puertos que los navios que de aca de España fueren se pueden aprovechar dellos en refrescar y tomar agua y las otras cossas que fueren menester para su viaje ansi en el lugar que agora esta fecho como en los que de nuevo se fizieren se ha de mirara que sean en sitios sanos y no anegadiços y donde se puedan aprovechar de la mar para cargo y descargo sin que aya trabajo y coste de llebar por tierra, las mercadurias que de aca fueren y si por respecto destar mas cercanos a las minas se ovieren de meter la tierra adentro debese mucho mirar que por alguna ribera se puedan llevar las cosas que de aca fueren desde la mar fasta la

/f.º 38/ poblacion porque no aviendo alla vestias como no las / ay sera grandisimo trabajo para los onbres llebarlo a cuestras y ni los de aca ni los yndios no lo podrian sofrir y que sean de buenas agoas y de buenos ayres y çerca de montes y de buena tierra de labrança y destas cossas las que mas pudieren tener.

7. Visto los asientos de los lugares y el sitio mas provechoso reparta los solares segund las calidades de cada vno y como sirvieren.

Vistas las cosas que para los asientos de los lugares son necesarios y escogido el sitio mas provechoso y en que yncurren mas de las cossas que para el pueblo son menester aveys de repartir los solares del lugar para fazer las casas y estos han de ser repartidos segund las calidades de las personas y se-han de comienço dados por orden por manera que echos los solares el pueblo parezca ordenado asi en el lugar que se dexare para plaça como el lugar en que oviera la yglesia como en la orden que tovieren las calles porque en los lugares que de nuevo se fazen dando la orden en el comienço

sin ningund travajo ni costa quedan ordenados y los otros jamas se ordenan y en tanto que no fizieremos merçed de los ofiçios de regimiento perpetuos

Item: porque Yo he enviado a Gil González Dávila, contino de mi casa, aveys de mandar que en cada pueblo los eligan entre sy por vn año y vos lo confirmar siendo personas aviles para regir. Ansymismo se han de

/f.º 38 v.º/ repartir / los heredamientos segund la calidad y maneras de las personas y segund lo que se requieren ansi les creced en heredad y el repartimiento ha de ser de manera que a todos quepa parte de lo bueno y de lo mediano y de lo menos bueno segund la parte que a cada vno se le oviere de dar en su calidad y por que los primeros que alla pasaron con Ojeda y Nicuesa y Ençiso han pasado mucho travajo y anbre y neçesidad a Ojeda y a ellos se les ha de fazer mejoria en el repartimiento a el como a capitan y a ellos como a vezinos en el lugar que esta fecho si por alguna cabsa de mas comunidad se oviere de mudar o sino se mudare en el y en los que de nuebo se fizieren la mas prinçipal cosa y que con mas diligencia se ha de fazer do la yglesia porque en ella se faga todo el servicio de Dios que se debe fazer y demas de lo que el reberendo padre fray Juan de Quevedo obispo de Santa Maria del Darien platicare aveys de tener desto entero cuidado que se ponga en obra con mucha diligencia

8. Que no se les quebrante cosas ... [roto] les sea prometido ... no que antes se les [...] re con mucho cuydado [...] ino se les con [...] que no se les prometa [...] no se les haga mal.

Aveys de procurar por todas las maneras y vias que vierdes e pensardes que para ello han de aprovechar y para todas las otras vias y formas que se pudieren thener alguna esperança que se podra fazer a traer con buenas obras a que los yndios esten con los christianos en amor y amistad y que por esta via se faga todo lo que se oviere de fazer con ellos y para que ello mejor se faga la principal cosa que aveys de procurar de no consentir que por vos

/f.º 39/ ni por otras personas / no es les quebrante ninguna cosa que les fuere prometida sino que antes que se les prometa se mire con mucho cuydado si se les puede guardar y si no se puede vien fazer que no se les prometa pero prometido se les guarde enteramente de manera que les pongays en marcha confiança de vuestra verdad y no aveys de consentir que se les faga ningund mal ni dapno porque de miedo no se alvorothen ni se levanten antes aveys mucho de castigar a los que los fizieren mal o dapno sin vuestro mandado porque por esta via vernan antes a la conversion y al conosçimiento de Dios y de nuestra santa fee catolica y mas se gana en convertir çiento desta manera que çien mill por otra via.

9. Que mire que sino quisieren venir a ovediençia sino por rigor que por ninguna cosa se les haga guerra no lo aviendo hecho mal o dano a nuestra gente y los requieran por buenos.

Y en caso que por esta via no quisieren venir a nuestra ovediençia y se les oviere de fazer guerra aveys de mirar que por ninguna cosa se les faga guerra no seyendo ellos los agresores y no aviendo fecho o probado a fazer mal e dapno a nuestra gente y avnque los ayan acometido antes de ronper con ellos les fagays de nuestra parte los requerimientos neçesarios para que vengan a nuestra ovediençia vna y dos y tres y mas vezes quantas vierdes que sean ceçesarias conforme a lo que llevays ordenado y pues alla abra y con vos yran algunos christianos que sabran la lengua con ellos les dareys primero a entender el vien que les verna de ponerse devaxo de nuestra obediencia y mal dapno y muertes de onbres que les verna de la guerra espeçialmente que los que se tomaren en ella vivos han de ser esclauos y que desto tengan entera notiçia y que no puedan pretender ynorançia porque para

/f.º 39 v.º/ que lo puedan ser y los christianos los puedan tener / sin su sana conçiençia esta todo el fundamento en lo suso dicho aveys de estar sobre el aviso de vna cosa que todos los christianos por que los yndios se les encomienden tienen mucha gana que sean de guerra y que no sean de paz y que siempre han de hablar en este proposito y avnque non se pued escusar de no le platicar con ellos

es vien estar avisado desto para el credito que en ello se les deve dar y parece aca que el mas sano parecer para esto sera el del reverendo padre fray Juan de Quevedo obispo del Darien y de los clerigos que estan mas sin pasion y con menos esperança de aver dellos ynterese.

10. ...[roto] los indios encomendados a los vecinos por naborias hagays que se guarden las hordenanças que para ello llevays.

En caso que se ayan de dar yndios encomendados a los vecinos por navorias aveys de fazer que se guarden las hordenanças que para ello llevays porque sean fecho con mucha ynformaçion que de aquella manera seran mas conservados y mejor tratados y mas adoctrinados en nuestra santa fee catolica y por eso no se ha de mirar dellas ninguna cosa antes si alguna cosa vierdes demas de lo que en ella se contiene que se deve de fazer en provecho de los yndios y de su salud y conversion sera vien que se faga para que ellos sean mejor tratados y vivir en mas contentamiento en compañia de los cristianos la resolución desto de que todo lo que aqui y en el capitulo antes dete se dize es para que con amor y voluntad y amistad y buen tratamiento sean atraydos a nuestra santa fee catolica y se escuse de forçellos y maltratallos para ello quanto fuere posible porque desta manera se servira mucho Nuestro Señor y yo me terne de vos por muy servido en ello.

11. ...[roto] oviere caçiques como ... a Española que haga ... manera con los dichos caçiques tengan vnos por çierto tiempo...

Esto es mas neçesario que alla se faga ansi que no en la ysla Española por

/f.º 40/ que los yndios / son mas aplicados al trabajo y an acostumbrado sinpre a olgar y avemos visto que en la Española se van huyendo a los montes por no travajar y es de creer que lo haran muy mejor los de alla pues se pueden yr la tierra adelante lo que no pueden fazer en la Ysla Española y no tiene que dexar syno las casas y por eso parece muy dudoso y dificultoso que los yndios se puedan encomendar a los christianos a la manera que los tienen en la

Española y a esta cavsa cavsa (sic) parece que seria mejor que por via de paz e de conçierto de aliviandolos lo mas que se pudiese del trabajo en esta manera que los que quisieron estar en la paz y conçierto de los christianos y a la obediencia de vasallos y diesen y nos sirviesen con çierto numero de personas y que no fuesen todos sino vna parte dellos como terçio o quarto o quinto de los que oviere en el pueblo o de los que toviere el caçique prinçipal si alla estan de caciques como estan en la ysla española y que estos anda vn mes o dos y que se remuden y se veyan a olgar y vengán otros tantos por otros dos meses o por el tiempo que alla os pareçiere que serian mejor las rremudas por que fasta acostumarlos quanto mas brebe se rremudaren parece mejor y ansi remudandose lo sufririan mejor y ternan menos peligro de morir y si agora en los prinçipios hubiese tanto que fazer en cojer oro en los rios como aca dizen que lo ay que no fuese tan neçesario meterlos acaban en las minas parece aca que seria bueno començarlos a ocupar en lo de los rios por la horden suso dicha y despues de la segunda buelta someteran con menos dificultad en las minas porque ya estaran avituados a servir avnque seran con mas trabajo.

/f.º 40 v.º/ /12. Que sy por la manera suso dicha no quisieren estar queden por mes o por luna tantos pesos cada vno segund la gente que toviere.

presupuesto que en qualquiera de las maneras que arriva se dize que por via de encomendarlos o por via de conçierto se pudiese fazer que syrvan esta vien ansy y se sacara dellos el servicio y probecho que se deve sacar mas en caso que lo vno ni lo otro no se pudiese fazer parece otra terçera cosa que seria que cada pueblo segund la gente que el huviere o cada caçique segund la gente que toviere cada vno de tantos pesos de oro ccada mez o cada luna como ellos lo cuentan y que dando estos seran seguros que no se les hara mal ni dapno y tengan en sus pueblos señales que sean para conoçer que son pueblos que estan a nuestra obediencia y tanvien trayan en sus personas señales como sean consçidos como son nuestros vassallos porque no les faga mal nuestra gente pagando su tributo como son

ellos fuere asentados y esto mirad que se asiente de manera que sea provechoso y porque aqui no se puede señalar vien la cantidad azeldo lo mas provechoso que os pareçiere que se puede vien fazer.

13. ...[roto] o se les tomen las mugeres ... ijas contra su voluntad y husar dellas como ... mugeres y que se haga ... onar por todas partes.

Yten porque soy ynformado que vna de las cosas que mas les ha alterado en la ysla Española y que mas les ha enemistado con los christianos ha seydo tomarles las mugeres e ijas contra su voluntad y husar dellas como de sus mugeres aviendolo de defender que no se gana por quantas vias y maneras

/f.º 41/ pudierdes mandandolo pregonar las vezes que os pareçiere que sea / neçesarios executando las penas en las personas que quebraren vuestro mandamientos con mucha diligencia y ansi lo deveys mandar fazer en todas las otras cosas que os pareçieren neçesarias para el buen tratamiento de los yndios.

14. Que en los pueblos y lugares que hizierdes dentro en la tierra los hagays en parte que os podays aprovechar para descubrir la otra tierra.

Aveys de procurar con todo cuidado de tener fin en lo de los pueblos que fizierdes en la tierra adentro que los fagays en parte y asientos que os podays aprovechar dellos para por tierra descubrir la otra costa de la mar que estos yndios dizen que esta tan çierta y tan çerca desta otra y porque de aca no se os puede dar regla çierta ni aviso particular para la manera que se ha de tener en fazerlo sino que la yspiriençia de las cosas que alla suçedoeren os han de dar la avilamtez y aviso de quando y como se ha de fazer solamente se os puede dezir esto generalmente que procurareys con mucha ynstançia y diligencia y con toda la brevedad que pudierdes de çertificaros dello y çertificado que es ansy verdad todas las cosas que ordenardes y fizierdes la fagays y determineys con pensamiento que os han de servir y aprovechar para aquello porque abra muchos dellos que agora sin ninguna costa ni travajo los podays fazer por que no

costaran mas sino determinarlas que se hagan a la parte que sean provechosas como se avia de fazer en otra parte que no lo fuesen de donde si despues los oviesedes de mudar para este proposito seria muy trabajosa y algunos tan dificultosos que seran ynposibles.

15. Que pueda defender por hondenança que ninguna juegue naypes ni dados ni otros juegos proybidos ni puedan vender naypes ni otra cosa de juego.

Yten aveys de defender por ordenança la qual mando fagays pregonar las

/f.º 41 v.º/ vezes que os pareçieren neçesarias y en las partes que / fueren menester que ninguno juegue dados ni naypes ni otro juego proyvido ni tengan naypes ni dados para vender ni los lleben so graves penas las quales mandareys executar en los que fizieren y tanvien en los que lo vendieren por manera que no aya juego ninguno en la dicha tierra y sy ynventaren alguna manera de juego ninguno en la dicha tierra avnque no sea espresada en la dicha ordenança ni en el dicho pregon tanvien ge lo defended finalmente la yntençion es que no aya ninguna manera de juego ha que juzguen cantidad para que por ello se rebueluan y se syga dapno de los vnos a los otros y escandalos y enemistades y reniegos y blasfemias como se suelen seguir y desto y de otra manera de trafagos y menturas el reverendo padre fray Juan de Quevedo obispo de el Darien por su parte y por vos por la vuestra aveys mucho de procurar de apartarlos y que no vivan en ello a la manera de aca sino que sean en ello tan limitados que los de la tierra puedan resçivir dellos muy muy buen exemplo y procurad sienpre dejar la gente de manera que la oçiosidad no les haga gastar el tiempo en viçios.

16. ...[roto] fienda que no jure ... de los christianos ... os ni otro juramento alguno.

Yten aveys de procurar y defender que ninguno de los christianos jure a Dios ni reniegue ni blasfemie y sera defendido por publico pregon y allende de las penas que por leyes destes reynos estan

establecidas es de mandarle pagar alguna pena de dinero vna al que jurare a Dios y mayor al que dixiere pese o no creo o descreo o renegare y así al que jurare sino

/f.º 42/ quando / le fuere mandado por el juez y estas penas se apliquen y gasten y se conviertan en cosas que sean provechoso de todos los que alla estouieren y de que todos ellos comunmente sean mas contentos que se gasten por que gastadose a su contentamiento ellos las pagaràn de mejor voluntad y los que lo oyeren lo diran y no lo encubriran y avnque se gasten en cossas de se plazer como en fiestas y en coloçaciones y otras cosas a que a todo quepa parte tanto sera mejor y ellos se olgaran y abran plazer dello.

17. Que haga guardar la prematica que lleva en el vestir.

Yten aveys de pregonar que se guarde la prematica en el vestir como la llevays a la letra y no se çeda della nada porque por espirierçia se ha visto en la Española que quando no estava ordenado lo que cada vno avia de traer todos o los mas dellos fizieron en ella tanto excesso que se destruyeron y enpobreçieron ha quedar muchos dellos destraidos y perdidos y con defendergelo se han tornado a remediar.

18. Que haga pregonar y publicar que sepan todos los vecinos o mercaderes o oficiales e justiçia que no puedan hazer execuçion en bienes de persona alguna por cosa que fiaren.

Yten aveys de fazer publicar y pregonar que sepan todos los vezinos y mercaderes que alla fueren que los oficiales de justiçia no han de fazer execuçion en vienes ni en persona de ninguno por ninguna cosa que le fieren sino fueren mantenimientos erramientas para sacar cabar cojer labar oro y no por paño ni seda ni otra ninguna cosa para que cada vno vea de quien fia y

/f.ª 42 v.º/ tanto / y no fue con esperança que la justiçia le ha de fazer pagar ni fazer execuçion por ello a nadie.

19. Que no consintays que ninguno pueda abogar asy clerigo como lego.

Yten aveys de defender que no vayan a la dicha tierra ningund letrado que vaya avogar ni procurador de cavsas y si alguno fuere clerigo o lego que no le consentays alla avogar ni procurar ni consejar en ningund pleito por quanto nos lo suplicaron los procuradores que de alli vinieron y avemos hallado por relacion y por esperiençia que en la ysla Española han eydo cavsa de muchos pleytos y debates que ha avido entre los vezinos della los quales no oviera syno por su yndustria y consejo pero por que no padezcan los que no supieren vos o vuestros ofiçiales aveys de procurar de saver verdad de las cosas que ante vos otros se pudieren y suplir por los que absy fueron y juzgar las cosas brebemente sin terminos superfluos y no neçesarios y en las cosas dudosas procurar de conçertarlos y sentençiarlo a albedrio de buen baron por manera que no resçiban agravio y aveys de procurar quanto fuere posible que no aya pleytos entre ellos esto en lo çeuil ni en lo creminal aveys de juzgar segund las leyes destos reynos castigando por todo rigor los del pecado abominable y ladrones y amotinadores y en lo de los ladrones porque sy se castigase muy rreziamente a los principios escarmentar seyan otros y escusarseyan muchas

/f.º 43/ muertes que por castigar a los principios blanda- / mente se han de executar de neçesidad y ansi podreys en este caso de los ladrones esçeder algo de las leyes destos rreynos mirando en todo el descargo de nuestra real conçiençia.

20. Que lleven labradores con todo su aparejo para labrar y lleven trigo y çebada.

Yten aveys de procurar de llevar labradores para que alla prueven a senbrar la tierra y lleven su adreço de las cosas neçesarias para ello y aveys de dar orden como lleveys trigo y çebada nuebo y trigo tres mesino y otras symientes aparte de lo que llevays que vaya para senbrar que sea escogido para ello y vaya de manera que

en la mar no se dapne y se sepa claramente alla que sino acudiere o naçiere que no es por defeto de la simiente y a los labradores que lo fizieren les fagays alla en las cosas de repartimiento alguna ventaja que sea buena en las cosas que se dieren a los vezinos por manera que ellos sean contentos y reçiban algund premio por su trabajo y los otros ayan gana de travajar porque co ellos se faga.

21. Que no vaya ninguno a rescatar yndios sin licencia del capitán e oficiales y vaya persona que lleve poder dellos.

Yten aveys de prover en la manera que han de tener los que fueren a contratar y a rescatar con los yndios que no vaya ninguno syn vuestra licencia por çedula vuestra y con saviduria de nuestros ofiçiales para que sea veedor y vea lo que se rescata y traya cuenta y rrazon dello porque por aquella paguen a nuestro thesorero el quinto y si lo que se oviere fuere cosa de estimaçion

/f.º 43 v.º/ como perlas o piedras o otra cosa semejante que seyendo de vn genero / y de vn tamaño por la diferencia de vondad vale vna mucho mas que otra en estas cosas han de pagar el quinto por via de estimaçion de lo que estimaren que valen y en las otras por numero o pesso como fueren.

22. Que cada vno pueda escribir lo que quisiere aca sin que nadie le perjudique.

Aveys de estar muy avisado que todos los que alla estan y los que con vos fueren y fueren despues de vos han de tener toda libertad para escribir aca todo lo que quisieren sin que por vos nin por vuestro oficiales ni por otra persona ninguna les sea tomada carta ni mandado que no escriua sino que cada vno escriua lo que quisiere y si alguna persona las tomare mandamos que executeys en ellos las penas que de derecho se deven executar y si por vuestro mandado se fiziere os certificamos que demas de lo que de derecho de deve fazer mandaremos que se provea como cosa que nos tenemos por des servido y aviendo mucho enojo.

23. Que los vezinos que se avezindaren quisieren venir dentro de los quatro años aveys de dar licencia.

Ansimismo con los vecinos que alla se avezindaren si aca quisieren venir durante los primeros quatro años que han de residir para pagar sus faziendas aveys le de dar licencia y despues ansimismo les dad licencia para que vengan y gozen de sus faziendas y no ge la ynpidays ni estorveys sino fuese acaso que los oviesedes menester para alguna cosa que quisededes fazer por quinze o veynte o treynta dias o mas fasta dos meses los podeys de tener pero pasado /f.º 44/ el termino de la neçesidad / que dellos teniades les deys libremente su licencia para que se vengan como quisieren.

24. Que comunique todas las cosas que convienen al bien de los vecinos don fray Juan Quevedo obispo del Darien y con los oficiales.

En todas las cosas arduas que conçernan a la buena governaçion de la tierra y pueblos della y al bien comun de los vezinos las devays platicar y comunicar con el reverendo padre fray Juan de Quevedo obispo del Darien y con nuestros oficiales thesorero y contador y ofiçial porque con acuerdo de todos se fagan y ansi quando estovierdes juntos en vn lugar de mas de lo que estuvieren particularmente de lo que toca a sus cargos cada vno las cosas generales que tocan a toda la comunidad las debays escribir vos y los ofiçiales juntos por que por relacion de todos conforme las sepamos y se provea como al bien de todos conviene.

Por ende yo vos mando que conforme a la dicha ynstruçion y declaraçion de sus declarada y contrayda fagays y cumplays y fagays hazer y guardar y cumplir todas las cosas en ella qontenidas a los que en la dicha armada fueren ansi por mar como por tierra despues que con la buena ventura ayays llegado a ella y si otras cossas alguna convinieren hazer ese para el vien y paçificaçion del dicho viaje y de la dicha tierra demas de las contenidas en la dicha ynstruçion que aqui no van declaradas ni espeçificadas por no

thener entera relacion nin notiçia aca dellas aveys las vos de faser y ordenar con el cuidado y fidelidad y buena diligençia que yo de vos confio y despues de ansi ordenadas y acordadas enviarmelas heys para que yo las mande ver y aprobar las que viere que son tales y las que no se emienden y fagan como convengan. Yo el Rey. Refrendada del secretario. Fecha en Valladolid a IX de agosto de quinientos e treze.

*Francisco Morales Padrón A. **Teoría y Leyes de la Conquista**. Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación. Madrid, 1979, págs. 89-98.

*Archivo General de Indias (A.G.I.), Sevilla, Audiencia de Panamá, leg. 233. Libro 1.

**REAL CEDULA SOBRE EL ESTABLECIMIENTO
DE LA REAL AUDIENCIA DE PANAMA
(26 de febrero de 1538)**

Don Carlos y doña Juana, etc.- A vos los nuestros gobernadores y otras justicias y jueces cualesquiera de la provincia de Tierra Firme, llamada Castilla del Oro, y provincias del Río de la Plata y el estrecho de Magallanes y Nueva Toledo y Nueva Castilla, llamada Perú, y río de San Juan, Nicaragua y Cartagena y ducado de Corabaró, y otras cualesquiera islas y provincias, así por la mar del sur como por la mar del norte, y a los consejos, justicias, regidores, caballeros, escuderos, oficiales y hombres buenos de todas las ciudades, villas y lugares de las dichas provincias y tierras desuso declaradas y a cada uno de vosotros a quien esta nuestra carta fuere mostrada y su traslado signado de escribano público o de ella supieres en cualquiera manera, salud y gracia: sepan, que, para la buena gobernación de esas dichas tierras y administración de la nuestra justicia en ellas, nos hemos mandado proveer de nuestra audiencia y cancillería real que resida en la ciudad de Panamá, y hemos mandado que nuestros oidores de la dicha audiencia vayan luego a residir y residan en ella, y usen y ejerzan los dichos sus oficios; y porque las cosas de nuestro servicio y administración de nuestra justicia y buena gobernación de esas partes, se hagan como deban y convengan al bien general de la dicha tierra, visto por los del nuestro consejo de las Indias y conmigo el rey consultado, fué acordado que debíamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha razón; y no tuvismolo por bien, por la cual vos mandamos a todos y a cada uno de vos en los dichos vuestros lugares y jurisdicciones, como dicho es, que en todo lo que por la dicha nuestra audiencia vos fuere mandado lo obedescáis y acatéis y cumpláis y ejecutéis, y hagáis cumplir y ejecutar sus mandamientos en todo y por todo, según y de la manera que por ella voz fuere mandado, y le déis y hagáis dar todo el favor y ayuda que vos pidiere y menester hubiere, sin poner en ello excusa ni dilación alguna ni interponer apelación ni suplicación ni otro impedimento alguno,

solo las penas que vos pusiere o mandara poner, las cuales nos por la presente vos ponemos y habemos por puestas, y le damos poder y facultad para ejecutarlas en los que fueren rebeldes y desobedientes en sus bienes; y porque nos enviamos a los dichos nuestros oidores juntos, y podría ser que, por ser las cosas de la mar, especialmente de tan larga navegación, inciertas y dudosas, como por algún impedimento y enfermedad y otras cosas que les sucediesen en el camino, no pudiesen llegar juntos a la dicha tierra; y a los que llegasen antes que los otros les podría ser puesto impedimento en el uso y ejercicio de sus oficios, diciendo que no los podrían usar sino juntos, de que podrían suceder dudas y diferencias en esa tierra; por ende, por la presente queremos y mandamos y damos licencia y facultad a los dichos nuestros oidores para que cualquier o cualesquier de ellos que llegaren a dicha tierra primero que los otros, no enbargante que no lleguen todos juntos, los que de ellos llegaren, entre tanto que llegan y se juntan todos, puedan hacer y hagan la dicha audiencia y entender, y despachar y determinar las causas, pleitos y negocios de ella, como si todos juntos estuviesen y residiesen en ella; para lo cual por esta nuestra carta le damos poder cumplido con todas sus incidencias y dependencias, anexidades y conexidades, y los unos ni los otros non hagades no hagan ende al por alguna manera, so pena de la nuestra merced y de diez maravedis para la nuestra camara a cada uno de vos que lo contrario hiciere. Dada en la Villa de Valladolid, a los veintiseis días del mes de febrero de mil quinientos treinta y ocho años. (f) Yo la Reina -Refrendada y señalada de los dichos.

León Fernández: **Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica.** Tomo IV, París 1886. pp. 61-62.

**DECRETO DE
FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
SOBRE ORGANIZACIÓN
PROVISIONAL DEL DEPARTAMENTO
DEL ISTMO
(Bogotá, 9 de febrero de 1822)**

Francisco de Paula Santander, de la Orden de Libertadores de Venezuela y Cundinamarca, condecorado con la cruz de Boyacá, General de División, Vice-Presidente de la república, Encargado del Poder Ejecutivo, &c., &c., &c.

Habiéndose libertado por sus propios esfuerzos y el patriotismo de sus habitantes las provincias que componen el Istmo de Panamá, el gobierno supremo de la República usando de la facultad que le concede el artículo 3o. de la ley de departamentos, ha venido a decretar lo que sigue:

1o. Provisionalmente y hasta la reunión del próximo Congreso, se erige un nuevo departamento denominado del Istmo. Este se compondrá de las provincias a donde se extendía bajo el gobierno español la antigua comandancia general del istmo de Panamá, las que permanecerán con los mismos límites que tenían.

2o. El nuevo departamento gozará de los mismos derechos que tienen los siete que eligió la ley de 2 de Octubre último.

3o. Conforme a la Constitución de la República y a la citada ley de departamentos, el del Istmo se gobernará por un magistrado bajo la denominación de intendente, con el sueldo y facultades que las leyes asignan a los demás de Colombia.

4o. El intendente residirá en la ciudad de Panamá y será gobernador de la provincia de este nombre.

5o. Los gobernadores de las otras provincias del Istmo gozarán, mientras que se resuelve otra cosa, de los sueldos que les estaban asignados por el gobierno español; pero con los descuentos que prescribe la ley de 8 de Octubre último y el decreto de 1o. del corriente.

El Secretario de Estado y del Despacho del Interior queda encargado de la ejecución de este decreto.

Dado en el palacio de gobierno de Colombia en Bogotá, a nueve de Febrero de mil ochocientos veintidós.

F. de P. Santander

Por S.E: el Vice-Presidente de la República

El Secretario de Interior

José Manuel Restrepo.

Blanco, José Félix: **Documentos para la Historia de la vida pública del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia** Tomo VIII, pág. 288.

**TRATADO DE PAZ, AMISTAD, COMERCIO Y
NAVEGACION
(MALLARINO-BIDLACK)
(12 DE DICIEMBRE, 1846)**

Artículo 35. -La República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, deseando hacer tan duraderas cuanto sea posible las relaciones que han de establecerse entre las dos Partes, en virtud del presente Tratado, han declarado solemnemente y convienen en los puntos siguientes:

1º. Para mejor inteligencia de los artículos precedentes, han estipulado y estipulan las Altas Partes Contratantes: Que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de la Nueva Granada, incluso los de la parte del territorio granadino, generalmente denominado Istmo de Panamá, desde su arranque en el extremo del Sur hasta la frontera de Costa Rica, todas las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo a comercio y navegación, de que ahora gocen y en lo sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías; y que esta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados Unidos que transiten a través de dicho territorio, de un mar a otro. El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos, y para el transporte de cualesquiera artículos de productos o manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos; que no impondrán ni cobrarán a los ciudadanos de los estados Unidos, ni a sus mercancías de lícito comercio, otras cargas o peajes, a su paso de cualquier camino o canal que pueda hacerse por el Gobierno de la Nueva Granada o con su autoridad, sino los que en semejantes circunstancias se impongan o cobren a los ciudadanos granadinos; que cualesquiera de estos productos, manufacturas o mercancías pertenecientes a ciudadanos de los

Estados Unidos, que pasen en cualquier dirección de un mar al otro, con el objeto de exportarse a cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de exportación; y si lo hubieren pagado, deberá reembolsarse al verificarse la exportación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar así por el dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, peaje o impuestos de cualquier clase, sino aquellos a que estuvieren sujetos los ciudadanos naturales. Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos 4º, 5º y 6º de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio.

(fdo.) B. A. Bidlack
(fdo.) M. M. Mallarino

Miles P., Duval (Jr.): **Cádiz a Catay (La Historia de la Larga Lucha Diplomática por el Canal de Panamá)**. Traducción de Juana Echeverría, Rosita Choy de Ng y Ramón Almengor. Prólogo de Carlos M. Gasteazoro. Panamá, Editorial Universitaria. 1973, pp. 541-42.

**NOTA DE PEDRO ALCANTARA HERRAN
AL SECRETARIO DE ESTADO DE LOS
ESTADOS UNIDOS**

**Legación de la Nueva Granada en los Estados Unidos
Número 23- New York, diciembre 8 de 1856**

Sr. Secretario de Estado de los Estados Unidos:

El infrascrito, Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario de la Nueva Granada, ha visto con profunda pena la parte del Mensaje de S.E. el Presidente de los Estados Unidos, presentado al Congreso con fecha 2 del presente, en que hace alusión a la Nueva Granada, i se halla en el deber de dirigirse a S. E. el señor Marcy, Secretario de Estado, con el objeto de presentar, tales como son, algunos de los hechos que han dado motivo a las cuestiones pendientes, o que tienen relación con ellas. Ambas partes desean que se concluya un arreglo basado en principios de estricta justicia, i nada puede facilitar tanto este arreglo como el esclarecimiento de la verdad.

La lejislatura del Estado de Panamá, i no el Gobierno de la Nueva Granada, expidió con fecha 27 de agosto de 1855 una lei imponiendo una contribución sobre las toneladas de los buques que arribaran a los puertos del Estado. El Poder Ejecutivo nacional, tan pronto como tuvo conocimiento de esta lei, declaró que consideraba no ser ella aplicable a los puertos de Panamá i Colón, por cuanto no era la Asamblea del Estado, sino el Congreso nacional, quien podía lejislar sobre la materia. Por esta razón fue que la lei del Estado de Panamá quedó sin efecto; más no porque la Nueva Granada este obligada por el Tratado con los Estados Unidos, o por el Contrato con la Compañía del Ferrocarril, a eximir del derecho de toneladas a los buques americanos o a los de alguna otra Nación.

Posteriormente el Gobierno de la Nueva Granada, en uso del derecho incuestionable que tiene para lejislar en materias del

comercio respecto de sus propios puertos, i para reformar sus leyes municipales, estableció el derecho de toneladas en todos sus puertos francos, por medio de una lei sancionada el 25 de junio último, que no está en contradicción alguna con el Tratado de los Estados Unidos, ni con el Contrato de la Compañía del Ferrocarril de Panamá; si esta lei no se ha llevado a efecto respecto a los buques americanos, es porque el Comodoro Mervine resistió su cumplimiento en los puertos de Panamá i Colón, amenazando al Gobernador del Estado con la fuerza que tenía a sus ordenes. Este acto de violencia, con el cual se ha irrogado un ultraje gravísimo i escandaloso a la Nueva Granada, es una razón mas para que el Gobierno del Infrascrito sostenga, por el honor de la Nación, la justicia i el derecho con que estableció el derecho de toneladas.

Esta Legación dirigió al señor Marcy una nota con fecha 26 de octubre del año último, i otra con fecha 10 de octubre del presenta año, demostrándole el derecho que la Nueva Granada tiene para establecer el impuesto de toneladas en los puertos de Panamá i Colón; i como ninguna observación se le ha hecho sobre su contenido, ha debido creer, cómo cree, que sus demostraciones i argumentos fueron aceptados por el Gobierno de los Estados Unidos.

Cree el infrascrito, i así lo desea que admitido esplicitamente el derecho de la Nueva Granada en esta cuestión, su Gobierno atendería con espíritu liberal a las razones de conveniencia que haya para la extensión de franquicias a los puertos del Istmo de Panamá, conciliándolas con la necesidad de rentas que tiene el Estado, principalmente para mantener la fuerza pública que debe servir de apoyo a las autoridades para mantener el orden, i para dar garantías de seguridad a los pasajeros i a las propiedades que atraviesen el Istmo. Sería una contradicción palpable pretender que el Gobierno de la Nueva Granada i el del Estado de Panamá hiciesen los costos de fuerza pública, i otros que han venido a ser necesarios a consecuencia de la apertura del tránsito interoceánico, i que al mismo tiempo los que gozan de la ventaja que el proporciona, se

opusiesen a la recaudación de los impuestos justos i lejitimamente establecidos para atender al pago de tales gastos.

La Nueva Granada facilitó la construcción del Ferrocarril interoceánico, concediendo privilegios de gran monta, i un capital de considerable valor en tierras, a la asociación que emprendió la obra, i no solo ha hecho esto, sino que se ha estendido a otras concesiones gratuitas, como la abolición de Aduanas i de los monopolios del Gobierno, que producían las rentas con que allí se contaba para cubrir los gastos públicos, a pesar de que estas franquicias, lejos de haber sido estipuladas como condiciones del Contrato, en el se espresó el derecho que se reservaba la República de cobrar los impuestos que se hallaban establecidos, o que se establecieran en lo sucesivo, sobre los efectos destinados al consumo interior. Estas concesiones redundan en favor de las Naciones extranjeras que necesitan de la vía interoceánica, i principalmente en favor de los Estados Unidos: la Nueva Granada se puede decir que no ha obtenido compensación por los valiosos privilegios que ha concedido, ni por las rentas que gratuitamente ha renunciado, ni por los cuidados, peligros i responsabilidades que ha tomado sobre sí, a consecuencia de la apertura de la vía interoceánica, porque la suma de \$47,648, que es todo lo que ha percibido del tres por ciento de utilidades, i del cinco por ciento del producto de correos desde que la empresa principió, no alcanza a cubrir ni aun al gasto adicional que la República tuvo que hacer de su Tesoro, en el transporte de la balijas de los Estados Unidos, mientras estuvo en vigor la Convención de correos entre las dos Repúblicas. Lo mas sensible es que el Gobierno que más ventajas ha reportado de la liberal cooperación de la Nueva Granada, no la aprecie en su justo valor.

Por la lei granadina de 25 de abril del presente año se establece un porte uniforme de tránsito, igual al que paga la Gran Bretaña, para toda la correspondencia extranjera que atravesase el Istmo de Panamá. Esta lei se funda en el derecho que la Nueva Granada tiene que permitir a las naciones extranjeras que pasen sus balijas por el

territorio granadino, derecho que espresamente se reservó en el Contrato con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, cediendo a esta por una moderada compensación por productos pecuniarios de los contratos i arreglos que se hiciesen para el transporte, es decir, que a dicha Compañía ningún derecho se ha concedido para intervenir en el permiso, i ninguna participación en la compensación que por este permiso exija el Gobierno de la Nueva Granada, pues con toda claridad se espresaron en el Contrato ambas cosas, como se verá por las dos cláusulas del artículo 30, que dicen así:

“El Poder Ejecutivo determinará en cualquier tiempo cuáles son las Naciones extranjeras a quienens es permitido transportar su correspondencia al través del Istmo de Panamá, por el camino de carriles de hierro...: todos los contratos i arreglos pecuniarios para su transporte por el espresado Ferrocarril serán hechos por la Compañía.”

Es, pues, lógico i arreglado a estas estipulaciones, que el Gobierno exija compensación por el permiso que conceda para el tránsito: i no se diga que el cinco por ciento que deba pagarle la Compañía es la compensación pues esa cuota es solamente por el derecho que se le concedió para hacer los contratos de transporte, i adquirir la propiedad de este ramo de utilidades.

El porte de tránsito establecido por la lei de 25 de abril ya citada, es solamente para las cartas, pues los impresos son enteramente libres de porte, como siempre lo han sido en la Nueva Granada, tanto porque así lo dispone una lei de la República, que desde su fundación está en vigor, como porque espresamente se estipuló con la Gran Bretaña en la Convención de correos, que se han hecho extensiva a todas las Naciones. Por tanto, el porte de tránsito ascendería, no a millones de pesos sino a \$118,000, haciendo el cálculo por el peso de las cartas que pasan por el Istmo de Panamá.

Hasta ahora el Gobierno de la Nueva Granada ha hecho gratuita i temporalmente la concesión de que las balijas de los Estados

Unidos sean entregada cerradas por sus agentes directamente a la Compañía del Ferrocarril, habiéndose reservado el derecho, i así esta estipulado, de que toda la correspondencia extranjera pase por las Administraciones de correos de Panamá i Colón. Sobre esto podría hacerse un arreglo por determinado tiempo.

Después del funesto acontecimiento del 13 de abril, pasaron dos o tres trenes por el Istmo, sin que hubiese buque alguno de guerra en Panamá o Colón, i no hubo el mas pequeño síntoma de desorden, lo que prueba que no hai la premeditación que se ha supuesto de atentar contra la seguridad de los extranjeros. Prueban también lo mismo la seguridad que para ellos ha habido antes del 15 de abril, aun cuando han ocurrido desaveniencias transitorias, o el constante tráfico de los grandes intereses que han transitado por el malísimo camino que había, por medio de un continuo despilfarro, sin que hubiera tentativas de asalto de parte de la jente del país, pues si los hubo fue de parte de extranjeros. Un hecho solo, aislado i sin precedentes, no es bastante para desvanecer estas pruebas, ni para inducir a creer que se presenten nuevos peligros. Por otra parte, si hubiera la negligencia que se supone en el Gobierno nacional i en las autoridades del Estado de Panamá, para tomar medidas de protección i seguridad en favor de las personas i propiedades que transitan por el istmo, i que de parte de algunos habitantes hubiera el pervertido pensamiento de atentar contra ellas, ya hubieran hecho alguna tentativa los que tan malas intenciones abrigaran, o habría parecido algún indicio de tentativa, si no en Panamá o Colón, en cualquiera de los puntos por donde pasa el Ferrocarril, que prestan facilidad para un asalto, que los perpetradores podrían consumir antes de que llegase fuerza que fuese enviada para aprehenderlos.

En fin, las cuestiones pendientes que por desgracia han ocurrido casi al mismo tiempo, i que con ánimo conciliador pueden arreglarse, no son suficiente motivo para que el Gobierno de los Estados Unidos olvide en un momento las pruebas de simpatía, amistad e ilimitada confianza que por muchos años sin interrupción le ha dado la Nueva Granada.

Renueva el infrascrito a S.E. el señor Marcy la distinguida consideración con que tiene el honor de ser su mui atento, obsecuente servidor.

P. A. Herrán

El Centinela: Año 1. Trimestre 4, N°. 47, Panamá, jueves 20 de marzo de 1857. B. N. Bogotá, Prensa 1er. 1946.

LAUDO LOUBET
(Rambouillet, 8 de septiembre de 1900)

Yo, el Presidente de la República francesa, Arbitro en virtud del Tratado firmado el 4 de Noviembre de 1896, en Bogotá, por la República de Colombia y Costa Rica, acto que me confiere plenos poderes para apreciar, conforme a los principios de derecho y a los precedentes históricos, los límites que deben fijarse entre los Estados antedichos.

En vista de todos los documentos presentados por las partes contendoras y especialmente:

1o. En lo que concierne a Colombia: de la exposición de D. Francisco Silvela, abogado de la Legación de Colombia en España;

Del segundo y tercer alegato, Presentados en nombre de Colombia por el señor Poincaré, abogado de la Corte de apelación de París;

De una consulta del señor Maura, Diputado a las Cortes españolas, Presidente de la Academia de Jurisprudencia de Madrid, sobre la cuestión de límites entre Colombia y Costa Rica.

De otra consulta de los señores doctor Simón de la Rosa y López, profesor de Derecho Político de la Universidad de Sevilla, y sus colaboradores;

Del resumen cronológico de los títulos territoriales de Colombia;

Y de las numerosas cartas geográficas y textos, ya originales, ya traducidos y anotados, que ha suministrado el representante de Colombia, especialmente acreditado ante el Gobierno Francés para el actual litigio;

2o. En lo que concierne a Costa Rica: de las obras del señor Manuel M. de Peralta, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de aquella República en París, titulados: Límites de Costa Rica y Colombia; Costa Rica y Costa de Mosquitos; Jurisdicción territorial de Costa Rica;

De la exposición de títulos territoriales de la República de Costa Rica;

De la réplica a la exposición de la República de Colombia;

Del atlas histórico-geográfico de Costa Rica, Veraguas y Costa de Mosquitos;

Del volumen del señor Peralta: Geografía histórica y derechos territoriales de Costa Rica etc.;

Y en general, de todas las decisiones, capitulaciones, reales órdenes, provisiones, reales cédulas, leyes expedidas y promulgadas por la antigua Monarquía española, soberana absoluta y con libre disposición de los territorios que luego hicieron parte de las dos Repúblicas.

Habiendo procedido a hacer un estudio minucioso y profundo de dichas piezas aducidas por las partes, y especialmente: de las reales cédulas de 27 de Julio de 1513; del 6 de Septiembre de 1521; de la provisión real del 21 del Abril de 1529; de las reales cédulas de 2 de Marzo de 1537; de 11 de Enero y 9 de Mayo de 1541; de 21 de Enero de 1557; de 23 de Febrero y 18 de Julio de 1560; de 4 y 9 de Agosto de 1561; de 8 de Septiembre de 1563; de 28 de Junio de 1568; de 17 de Julio de 1572; de la capitulación de Pardo, de Diciembre de 1573; de la Recopilación de las Leyes de Indias de 1660, particularmente de las Leyes IV, VI y IX de esta Recopilación; de las reales cédulas de 21 de Julio y 13 de Noviembre de 1722; de 20 de Agosto de 1739; de 24 de Mayo de 1740; de 31 de Octubre de

1742; de 30 de Noviembre de 1756; de las diferentes instrucciones emanadas del Soberano español y dirigidas, así a las autoridades superiores del Virreinato de Santafé como á las de la Capitanía General de Guatemala en el curso del siglo XVIII y en los años subsiguientes; de las reales órdenes de 1803 y 1805; de las capitulaciones del Tratado concluido en 1825 entre las dos Repúblicas independientes, etc.;

Y convencido de la importancia de la alta misión que se me ha conferido, no menos que del altísimo honor que se me ha hecho designándome como juez del presente debate, no habiendo descuidado cosa alguna para darme cuenta exacta de los títulos invocados.

Fallo

La frontera entre las Repúblicas de Colombia y Costa Rica será formada por el contrafuerte de la cordillera que parte del Cabo Mona, sobre el Océano Atlántico, y cierra al Norte el valle del río Tarire en el río Sixola; luego por la cadena que divide las aguas entre el Atlántico y el Pacífico hasta los 9 grados de latitud próximamente; seguirá luego la línea que separa las aguas de Chiriquí Viejo y los afluentes del Golfo Dulce para terminar en la punta Burica, sobre el Océano Pacífico.

En lo que toca á las islas, grupos de islas, islotes y bancos situados en el Océano Atlántico con proximidad á la Costa, al Este y al Sudeste de la punta Mona, esas islas, sea cual fuere su número y su extensión, harán parte de la jurisdicción colombiana, y las que está al Oeste y Noroeste de dicha punta, pertenecerán á la República de Costa Rica.

En cuanto á las islas más distantes del Continente y comprendidas entre la Costa de Mosquitos y el Istmo de Panamá, especialmente Mangle Chico, Mangle Grande, Cayos de Albuquerque, San Andrés,

Santa Catalina, Providencia, Escudo de Veraguas, así como cualquiera otras islas, islotes y bancos que antes dependieron de la antigua Provincia de Cartagena, bajo la denominación de Cantón de San Andrés, es entendido que el territorio de esas islas, sin exceptuar ninguna, pertenece á los Estados Unidos de Colombia.

Sobre el Océano Pacífico, Colombia poseerá igualmente, contando de las islas Burica y comprendidas esas mismas, todas las islas situadas al Este de la punta del mismo nombre; y las que quedan al Oeste de esa punta, se adjudican á Costa Rica.

Firmado en Rambouillet, por duplicado, el once de Septiembre de mil novecientos.

Emile Loubet

República de Panamá. Memoria presentada a la Asamblea Nacional de 1906 por el Secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores. Panamá, Tip. de torre e hijos, 1907, págs. 157-158.

MEMORANDUM

Del Plenipotenciario Colombiano, Doctor Carlos Martínez Silva, ante el Gobierno de Washington sobre la cuestión Canal Istmico con los Estados Unidos

Para comprender bien esta cuestión, medir sus alcances y prever la solución que pueda tener, conviene fijar los siguientes puntos previos, que han de servir a manera de premisas:

Primero. El pueblo de los Estados Unidos *necesita* un Canal Istmico, que le permita comunicar fácilmente sus costas del Atlántico y del Pacífico, movilizar y proteger sus escuadras en ambos mares y atender a la defensa de sus nuevas posesiones en el Oriente.

Segundo. La importancia de este Canal es muy grande si se le considera por el aspecto de las relaciones púramente comerciales, puesto que los Estados Unidos, habiendo llegado a un alto desarrollo de sus industrias agrícolas y manufactureras, necesita buscarse nuevos mercados en Sur-América y especialmente en el Oriente, donde se abre hoy un inmenso campo a su actividad.

Tercero. Sin embargo, por grande que sea la utilidad del Canal Istmico como vía púramente comercial, los Estados Unidos lo necesitan ante todo y sobre todo como vía estratégica y militar; y por consiguiente, para asegurársela, aunque entren en cuenta los productos del Canal por el tránsito de buques mercantes, no será ese único ni decisivo factor para llegar a cabo la obre, como tendría que serlo para cualquiera compañía privada.

Cuarto. Los Estados Unidos tienen los recursos necesarios para abrir el mencionado Canal, cualquiera que sea la vía que en definitiva se escoja, y cualquiera que sea, el costo requerido o calculado.

Quinto. La opinión pública en los Estados Unidos se ha manifestado de una manera enérgica en el sentido de que el Canal se abra por el Gobierno de los Estados Unidos y se le someta a su *control* directo; y aunque existan intereses particulares opuestos a la apertura de cualquier Canal Istmico, aquella opinión terminará por imponerse en el Congreso y determinar una acción decisiva por parte del Gobierno.

Creo que los precedentes puntos no necesitan demostración, y que tienen fuerza axiomática.

¿Cuál será la vía que se escoja?

Hasta hace pocos meses esta pregunta no tenía otra respuesta que ésta: *Nicaragua*. La vía de Panamá no era siquiera discutida, ni sobre ella se fundaba proyecto alguno. El fracaso de la Compañía que organizó el señor de Lesseps tuvo tan grande resonancia en el mundo entero, y los escándalos que de él surgieron fueron de tal manera graves y desdorosos para la Compañía, que en los Estados Unidos llegó a creerse como verdad inconclusa que en la obra del Canal todo había sido fraude y engaño, que nada serio se había hecho en el proyectado corte de Panamá, y que la Empresa misma era irrealizable.

La circunstancia de estar la Concesión del Canal de Panamá en manos de una Compañía Francesa era eficacísima para predisponer en contra de ella y de la empresa misma al público de los Estados Unidos y a su Gobierno, pues aquí se mira de muy mal ojo todo lo francés; a lo que se agrega que era general la creencia de que detrás de la Compañía Concesionaria estaba el Gobierno de Francia, ya para estorbar cualquier arreglo con el de los Estados Unidos, ya para ejercer dominio efectivo sobre el Canal en caso de que este llegara a abrirse. Se creía también que entre la Antigua y la Nueva Compañía del Canal de Panamá había enredos jurídicos imposibles de arreglar, y que por consiguiente, cualquier negociación habría de dar origen a litigios de los cuales habría de conocer los Tribunales Franceses, y que a la larga podrían originar serias cuestiones internacionales.

El haberse concedido por el Gobierno de Colombia una prórroga de seis años más a la Compañía Francesa para concluir el Canal, vino a complicar el problema, haciendo inseparables los intereses de Colombia y los de la Compañía.

La vía de Nicaragua se consideraba libre de todas estas dificultades; su situación más al Norte en el Continente y más vecina al territorio de los Estados Unidos, halagaba la imaginación del

común de las gentes, que veían así como de más fácil realización el pensamiento formulado por Mr. Blaine de que cualquiera vía Istmica debería tenerse como una prolongación de la costa de los Estados Unidos. Los Gobiernos de Nicaragua y de Costa Rica habían dado a entender que concederían al de los Estados Unidos la zona necesaria para abrir el Canal, en condiciones muy parecidas a las de una enajenación del territorio en aquella parte; o al menos, así se hizo creer por los interesados en la vía de Nicaragua. Estos habían organizado aquí una Compañía y habían invertido mucho dinero, no en trabajos sobre el terreno, sino en una activísima propaganda por medio de los periódicos, a la vez que nadie hablaba de la Vía de Panamá y que el Gobierno de Colombia se había desentendido por completo de este asunto, como si en él no tuviera interés alguno directo ni indirecto.

Todas estas circunstancias reunidas contribuyeron a formar aquí unanimidad de opinión de que atrás se habla.

Las cosas empezaron a tomar nuevo aspecto desde que se publicó el Informe Preliminar de la "Isthmian Canal Commision", porque aun cuando es verdad que allí se recomienda la Vía de Nicaragua, se reconoce también en el estudio que antecede a las conclusiones, que la de Panamá no sólo es practicable, sino que es más corta, susceptible de acabar en menos tiempo, que tiene menos número de esclusas y menos curvas, que cuenta con trabajos ya organizados, con exploraciones y estudios de exactitud técnica incontestable, y finalmente, que el costo de esta Vía respecto del de la Nicaragua sería menor en unos cincuenta y ocho millones de dólares; con la circunstancia adicional muy atendible de que el Canal de Panamá puede hacerse a nivel mientras que el otro no se presta a ello en ningún caso.

Todos estos hechos vinieron a ser como una revelación para el público sensato de los Estados Unidos, que empezó a ver y comprender que este problema tenía al menos fases nuevas que no se habían estudiado antes. Tanto más significativo fué el informe de la Comisión Istmica, cuanto todos los miembros que la componen son ciudadanos americanos, en quienes no puede suponerse parcialidad alguna en favor de Panamá. Sus opiniones eran más

bien conocidas de antemano en el sentido opuesto, hasta el punto de que el Almirante Walker, Presidente de la Comisión, había declarado antes de visitar el Istmo, que la Empresa de Panamá era del todo irrealizable y que allí no había habido sino un inmenso fraude. Por informes absolutamente seguros que poseo, sé que la sorpresa de la Comisión Istmica fué muy grande cuando al llegar a París y ponerse en contacto con la Compañía Francesa, encontró que los estudios y trabajos preliminares de Panamá eran de una corrección absoluta en el punto de vista técnico, que no había pormenor alguno omitido ni problema que no estuviera satisfactoriamente resuelto.

Bajo esta impresión, la Comisión del Canal Istmico preparó su informe ciñéndose a la exposición de los hechos recogidos, y proponiendo que en vista de ellos el Congreso autorizara al Presidente de los Estados Unidos a escoger la vía que se creyera más conveniente.

Parece ser que esta conclusión, que era la más lógica, fué conocida por algunas personas de alta influencia política, que deseaban o necesitaban a todo trance una recomendación en favor de la Vía de Nicaragua.

Tan grande fue la presión ejercida, que la Comisión Istmica, después de declarar que el Gobierno de Colombia había concedido a la Compañía Francesa una nueva prórroga por varios años más, y que no era libre para otorgar a los Estados Unidos los derechos necesarios, a menos de entrar en un arreglo con la Compañía Nueva del Canal de Panamá, arreglo que la Comisión creyó impracticable, hubo de cambiar la primitiva conclusión por la siguiente:

“En vista de todos los hechos, y particularmente en vista de todas las dificultades para obtener los derechos, privilegios y franquicias necesarios en la Vía de Panamá, y partiendo del principio de que Nicaragua y Costa Rica reconocen el valor que para ellas tiene el Canal y que están preparadas a hacer concesiones en términos razonables y aceptables a los Estados Unidos, la Comisión es de opinión que ‘la vía más practicable y hacedera para’ un Canal Istmico que esté ‘bajo el control, manejo y propiedad de los Estados Unidos’ es la conocida con el nombre de Vía Nicaragua”.

Como se vé, la Comisión, para justificar la manifiesta incoherencia que se advierte entre los hechos consignados en el

informe y la conclusión a que llegó, hubo de apelar a los términos de la Ley del Congreso de los Estados Unidos que creó la Comisión, y que son los mismos que en el párrafo transcrito copia la misma, dando con ello a entender que aunque la Vía de Panamá era por varios aspectos la mejor, no podía recomendarla por cuanto aquella vía no llenaba los requisitos fijados por la Ley citada.

Al aseverar esto la Comisión, incurrió en dos graves inexactitudes: primera, declaró *a priori* que el Gobierno de Colombia no podía o no quería conceder a los Estados Unidos los derechos necesarios para la apertura del Canal; declaración que pudiera ser cierta, pero que en todo caso fue gratuita de parte de la Comisión, puesto que ella no se dirigió nunca al Gobierno de Colombia preguntándole sobre el particular; ni el Gobierno de los Estados Unidos solicitó declaración alguna por medio de su Ministro en Bogotá, ni pidió siquiera informes al Representante de Colombia en Washington. Segunda, declaró, también *a priori*, que los Gobiernos de Nicaragua y de Costa Rica estaban determinados a conceder a los Estados Unidos todos los derechos sobre el Canal, en los términos fijados por la Ley del Congreso americano; declaración también gratuita, puesto que los Gobiernos de Nicaragua y Costa Rica no han determinado todavía las condiciones con que darían el permiso para abrir el Canal por su territorio; y aún corren publicadas en la prensa manifestaciones explícitas de los Representantes de aquellos países en el sentido de que la Concesión en ningún caso habrá de afectar la soberanía territorial de las mencionadas Repúblicas.

A pesar de esas objeciones, que son obvias, el Informe preliminar de la Comisión produjo un efecto desastroso por la Vía de Panamá, porque el público, que no tiene tiempo de leer documentos técnicos de relativa extensión y que forma su criterio por las noticias condensadas que dan los periódicos, no vió sino el hecho de que la Comisión recomendaba la Vía de Nicaragua; por donde se vé cuánta razón tenían, desde su propio punto de vista, los que manifestaron el más vivo empeño por que la Comisión, cualesquiera que fueran los datos consignados en el informe, concluyeron en favor de la ruta de rival de Panamá. Y sirva este antecedente para explicar desde ahora cuánta importancia le he dado yo a que el Informe definitivo

de la Comisión no aparezca presentado de tal modo que dé asidero a la creencia de que la Comisión recomienda la Vía de Nicaragua.

La mayor parte quizá de los Representantes y Senadores no leyeron tampoco el Informe preliminar, y tomaron las conclusiones de él como cosa indiscutible; y tal era a fines del año pasado el estado de la opinión, que estuvo a punto de votarse en el Senado y en último debate el proyecto de Ley que adoptaba oficialmente por parte del Gobierno el proyecto de Nicaragua. Si esta Ley hubiera pasado, el daño habría sido casi irreparable. Por fortuna pudo atajarse, debido en gran parte a las noticias que en esos días publicaron los periódicos, con referencia a la Legación de Colombia que acababa de llegar a Washington, de que el Gobierno de esta República estaba dispuesto a entrar en arreglos favorables con los Estados Unidos para facilitarles la adquisición de la vía. Partiendo de este punto, lo natural era aguardar a ver cuáles eran aquellas proporciones, para no adoptar una resolución festinada y como las sesiones del Congreso estaban para terminarse y había pendientes otros asuntos graves, se logro así parar el golpe. Con esto quedaba tiempo por delante para ulteriores trabajos hasta la reunión del próximo Congreso, con la ventaja muy grande de que siendo éste Congreso nuevo. todos los proyectos del

mis últimos trabajos, persuadido como estoy de que si el Informe no es favorable, la opinión pública tendrá un cambio completo, y Colombia, sin comprometer nada, podrá entrar luego a negociar en condiciones muy ventajosas. Cerrada desde ahora la puerta, todo quedará perdido.

¿Podrá la Compañía Francesa completar la obra del Canal de Panamá?

Mi opinión en este punto, respaldada por los hechos cumplidos hasta ahora, por el juicio de personas respetables residentes en Europa, y por las razones que adelante expondré, es decididamente negativa a la pregunta formulada.

En primer lugar hay que contar con el descrédito con que quedó herida la Antigua Compañía de Panamá, especialmente en Francia, donde tenía la fuente casi única de sus recursos. Todos los esfuerzos hechos de entonces para acá para vitalizar aquella Empresa y devolverle la confianza entre los suscritores, han sido baldíos; imposibles han sido nuevos empréstitos, en cualquier forma, y apesar de las más ingeniosas combinaciones; y todos los grandes centros comerciales de Inglaterra y Alemania se han mostrado sordos a los llamamientos de la Compañía en solicitud de nuevas suscripciones. Hecho es éste tanto más notable cuanto es indiscutible que la Compañía Nueva del Canal de Panamá está hoy muy hábilmente manejada, que sus trabajos se dirigen con orden y severa economía, que la obra ejecutada representa ya más de dos quintas partes del total, y que los estudios técnicos no dejan nada que desear.

Si los grandes y pequeños capitalistas en Francia se muestran indiferentes, a pesar de estar comprometido el orgullo nacional y del grande interés por recuperar, siquiera en parte, las pérdidas sufridas por los primitivos accionistas; y si en el resto del Continente no se advierten hasta ahora síntomas de apoyo eficaz a aquella Empresa, parece fundado concluir que la situación no variará en nada durante los pocos años que tiene la Compañía para cumplir sus compromisos.

Y ésto tiene dos explicaciones muy naturales.

Es la primera, que no está perfectamente demostrado que la Empresa del Canal de Panamá sea una colocación suficientemente segura y halagadora para atraer capitales particulares. Las estadísticas publicadas a este respecto son muy contradictorias, y aún las más optimistas apenas ofrecen un interés para los capitales invertidos, que fácilmente podría asegurarse en empresas menos expuestas a riesgos y contingencias. Se encarece mucho el desarrollo futuro del comercio, y se cita como ejemplo el resultado, superior a todo cálculo, del Canal de Suez; pero aun cuando en ello haya mucho de cierto, también lo es que el público llamado a formar la gran base de los suscriptores se compone en lo general de gentes de mediana fortuna, y que ésas son naturalmente muy desconfiadas.

A aumentar esta desconfianza contribuye y seguirá contribuyendo la actitud de los Estados Unidos.

En presencia de estos hechos parece candidez infantil suponer que la Compañía Francesa pueda cumplir sus compromisos con Colombia.

Se objetará, sin embargo, que los millones ya invertidos son una garantía suficiente de que se hará un heroico esfuerzo para salvarlos de una pérdida total.

La observación tendría fuerza si la Compañía Francesa tuviera que optar forzosamente entre los términos de este dilema o completar el Canal, o renunciar todos sus derechos y propiedades en favor de Colombia.... Pero esta disyuntiva no es forzosa, y a la Compañía le queda un tercer camino, que será el que adopta si Colombia no se precave en tiempo: vender su concesión a una Compañía o Sindicato compuesto de ciudadanos americanos.

De esto se ha hablado ya, y tengo datos para creer que no es una vana conjetura.

Si ello llegare a suceder, el Sindicato de que hablo sería en realidad de verdad el Gobierno americano, el cual, una vez en posesión de ese triunfo en el juego, nos daría la Ley de una manera implacable. Huyendo así de entrar hoy en algún arreglo libre y ventajoso con el Gobierno de los Estados Unidos, por la esperanza ilusoria de que la Compañía Francesa abriera el Canal de Panamá, no se hace otra cosa que facilitar a este país el medio de realizar sus deseos a costa nuestra.

Otras contingencias

Supongamos que por hacerse hoy imposible cualquier arreglo con el gobierno de los Estados Unidos, éste se resuelva a acometer de lleno e inmediatamente el Canal de Nicaragua. En este caso los resultados serían los siguientes: La Compañía Francesa se encontraría en incapacidad absoluta de abrir el Canal de Panamá, y al expirar el término de su Concesión, nos entregaría la parte de foso excavado y los elementos de la Empresa. ¿Qué haría Colombia con esa propiedad? ¿Podría venderla a los Estados Unidos, ya comprometidos en otra vía? Claro que no. ¿Podría ofrecerla a alguna compañía particular, después del fracaso definitivo de la

Concesionaria primitiva? La respuesta se contesta por sí misma. ¿Podría, finalmente ofrecerla a alguno o a varios de los Gobiernos europeos? Tampoco, puesto que ellos no aceptarían ni comprarían una obra ya muerta, cuando no quisieron o no pudieron reanimarla cuando aún tenía vida. Algún periódico de Colombia, anticipándose a resolver estas cuestiones, ha sugerido la idea de que nosotros podríamos en todo caso abrir el Canal aplicando a este propósito el trabajo de los presidios de toda la República. Apunto aquí esta solución por si alguien la creyera digna de tomarse en cuenta.

Supongamos ahora que el Gobierno de los Estados Unidos no se ha resuelto a acometer la vía de Nicaragua, por creérsela impracticable, e inadecuada, o demasido costosa, cuando termine la Concesión de la Compañía Francesa; supongamos que ésta no ha vendido, pudiendo hacerlo, sus derechos a un Sindicato americano, y que graciosa, generosamente, por sus simpatías por Colombia, le entrega, sin litigios y de manera formal, todas las propiedades y dependencias del Canal al Gobierno de Colombia. ¿Cuál sería, en ese evento, el *único* comprador con quien la República podría entenderse para negociar aquella propiedad? Pues es claro que ese comprador único sería el Gobierno de los Estados Unidos; y si entonces no habría temores de tratar con él, ni consideraciones de posible y futura absorción, no veo por qué esos temores hubieran de tenerse hoy para concluir un convenio que pudiera tener ventajas de otro orden, por las circunstancias especiales que el presente atraviesa Colombia.

Otra contingencia que pudiera también presentarse, sería la de que el Gobierno de los Estados Unidos, a quien tanto se teme hoy en Colombia por sus tendencias imperialistas y absorbentes, resuelto a adquirir la Vía de Panamá y a impedir que ese Canal se abra por los Europeos, fomentara-bajo mano-las impaciencias y el descontento de Panamá, y promoviera allí un movimiento separatista, primero, y de anexión luego, a la Unión Americana? ¿Cómo podría estorbarlo el Gobierno de Colombia? Recordemos que el acta de anexión de Tejas a los Estados Unidos fué suscrita por *cincoentitrés* individuos solamente; recordemos que en Panamá existen de tiempos atrás muy poderosos elementos americanos; recordemos que el

inglés es allí lengua muy generalizada; y *recordemos finalmente que en Panamá existen siempre gérmenes de descontento respecto del Gobierno del interior, y que para aquella sección de la República la obra del Canal es algo como la tierra prometida.* Contemos también con la inestabilidad de la paz en Colombia, y no perdamos de vista que un nuevo movimiento revolucionario en el Istmo podría determinar la inmediata ocupación del territorio por fuerza de los Estados Unidos, siempre en perspectivas de la obra que ellos necesitan. En este país hay en lo tocante a las cuestiones internacionales, una unanimidad de propósitos y una fijeza de plan verdaderamente sorprendente para nosotros, que vivimos con el día y para el día. La historia de las relaciones entre los Estados Unidos y España respecto a la Isla de Cuba y los arranques históricos no son buenos para luchar con este país.

Las potencias y el Canal

Por ciertas manifestaciones recientes de la prensa europea, que revelan el temor de que el comercio de los Estados Unidos alcance pronto una extraordinaria preponderancia en los mercados de Oriente y de la América del Sur, se ha creído por algunos que las grandes Potencias europeas se pondrán fácilmente de acuerdo para construir por su cuenta el Canal de Panamá, garantizando colectivamente la neutralidad de esta Vía.

Que en Europa temen la competencia americana, es natural; que las grandes naciones manufactureras adopten ciertas medidas de protección para su comercio amenazado, en término más o menos próximo, es también de suponerse; pero que los Gobiernos como tales, acometan la obra del Canal, o respalden con su crédito a la actual Compañía concesionaria, se hace difícil aceptarlo.

Basta dirigir una mirada al mapa para comprender que Inglaterra, Francia y Alemania tienen vinculados sus grandes intereses comerciales, políticos y coloniales, en el Oriente y en el África, y que para atender a ellos debidamente les baste el Atlántico y la vía de Suez.

Comercialmente, a todas las naciones les importa la Vía de Panamá; pero, para asegurarse ese tránsito libre y franco es cosa de muy secundaria importancia el que el Canal sea abierto y manejado por el Gobierno de los Estados Unidos o por una Compañía particular. De todos modos el Canal sería una ruta comercial para el mundo entero, y mal puede suponerse que los Estados Unidos la monopolizarán para su tráfico especial, en tiempo de paz.

En caso de guerra, si el Canal llegare a abrirse por los Estados Unidos, es claro que ellos tratarían de asegurarse ventajas especiales para el tránsito de sus escuadras; pero esa sería ya una cuestión de hecho y de fuerza material. El o los beligerantes que la tuvieran mayor en el mar, serían los que en realidad dominarían la Vía, aún suponiendo que las aguas mismas del Canal fueran absolutamente neutrales. Este mismo es el caso del Canal de Suez, cuyo tránsito defendería Inglaterra contra cualquier enemigo en tiempo de guerra; y contra esta ley de universal aplicación, nada valen los protocolos, las conferencias y los tratados.

Precisamente, por esta razón parece que se ha abandonado aquí, siguiendo el consejo de los hombres más prácticos en el arte de la guerra, la idea de fortificar las bocas o salidas del Canal por los Estados Unidos. Las verdaderas y eficaces fortificaciones no se colocan hoy en tierra para señorear aguas marítimas, sino en el mismo mar. Los buques son fuertes ambulantes, y el que los tenga mayores y mejores manejados es el árbitro de la contienda.

Pero la gran dificultad para que las Potencias europeas concierten en el punto de que se trata, está en las rivalidades indestructibles que hoy mantienen entre sí. Inglaterra y Alemania son rivales enconados, porque lo son en intereses comerciales y coloniales; Francia y Alemania mantienen siempre vivo el calor y el ardimiento de su pasada lucha; y Francia e Inglaterra se muestran constantemente las garras, y sienten como amenaza o como herida cualquier avance que haga una de las dos en la extensión de sus respectivos imperios coloniales.

En esta tirantez de relaciones, se hace casi imposible un concierto que, en vez de ser causa de armonía, pudiera serlo de nuevas complicaciones.

Inglaterra y los Estados Unidos

El hecho de haber claudicado el Tratado Hay Pauncefote y de haber vuelto a entrar en vigencia el Tratado Clayton-Bulwer, ha hecho creer que Inglaterra será un obstáculo casi insuperable para los Estados Unidos en su proyecto de abrir un canal Istmico cualquiera. Esto requiere algunas explicaciones.

Inglaterra recibió casi como una ofensa las modificaciones introducidas por el Senado de los Estados Unidos al Tratado Hay-Pauncefote, porque el procedimiento fué insólito y contrario a las reglas más triviales de cortesía internacional; y así se explica el que sin haber presentado contra-propuesta alguna a aquellas modificaciones, ni haber entrado siquiera a discutir las, hubiera dejado correr en silencio el término señalado para la ratificación del tratado, dejándolo caer por su propio peso. Inglaterra no tenía interés capital en conservar el Tratado Clayton-Bulwer, que le fué impuesto por los Estados Unidos; pero tampoco tenía interés en modificarlo, puesto que era siempre una arma; y bien sabido es que John Bull no gusta de desprenderse gratuitamente de nada de lo que posee. Por deferencia a los Estados Unidos, convino en modificar el Tratado Clayton-Bulwer, reservándose en las estipulaciones del nuevo pacto lo que le importaba para sus fines comerciales; pero viendo que aquella diferencia, no era debidamente correspondida, hubo naturalmente de volver a su antigua posición, obteniendo con ello un gran triunfo diplomático.

El despecho, aunque bien disimulado, ha sido grande en este país; pero al mismo tiempo se ha comprendido que la culpa del fracaso la tuvo el Senado. La lección será aprovechada, porque el buen sentido es propio de esta raza y este pueblo; y aunque no faltan todavía senadores que anuncian el propósito de llevar las cosas hasta el último extremo, proponiendo la abrogación pura y simple del Tratado Clayton-Bulwer, no es probable que eso suceda.

El actual Secretario de Estado, Mr. Hay, ha tenido grande empeño en renovar el Tratado que lleva su nombre; y para no exponerse a un nuevo chasco, cuyas contingencias no correría en ningún caso Inglaterra, se ha ocupado últimamente en sondear las

opiniones de los Senadores, a fin de tener una base segura. Parece ser que el resultado ha sido satisfactorio, y que Lord Pauncefote, que acaba de emprender viaje a Inglaterra, ha llevado el bosquejo del nuevo tratado. Dados los antecedentes apuntados, es natural suponer que si las modificaciones propuestas no alteran sustancialmente el Tratado Hay-Pauncefote, éste revivirá con mejor éxito en esta vez.

Inglaterra no llevará las cosas hasta el punto de provocar un rompimiento con los Estados Unidos, ni querrá exponerse a que por un arranque de *jingoísmo* del Senado, se declare abrogado el Tratado Clayton-Bulwer, colocándose así en una posición o muy grave o muy desairada.

Por estas consideraciones, tomadas de lo que sobre el particular he visto en la prensa inglesa y americana más autorizada, infiero que los dos países llegarán a una inteligencia amistosa. Inglaterra se contentará con asegurarse el libre tránsito para su comercio, y como esto no afecta los intereses americanos, le será fácilmente concedido. Para los Estados Unidos la cuestión es muy importante, porque, derogado el Tratado Clayton-Bulwer, le queda expedita la vía de Nicaragua, ya para abrir por ella el Canal, ya para mantenerla como una arma con que asegurarse en definitiva la Vía de Panamá, esgrimiéndola o contra la Compañía Francesa, o contra el Gobierno de Colombia, o contra ambos, según el caso.

Por supuesto que a nosotros nos convendría mucho que continuara en vigencia el Tratado Clayton-Bulwer, porque eso obligaría a los Estados Unidos a conceder a Colombia mejores términos en la negociación sobre Panamá, ello en el supuesto de que nosotros realmente quisiéramos entrar en un arreglo, porque de lo contrario, el peligro sería que se atropellaran nuestros derechos ante la dura ley de la necesidad.

Neutralidad del Canal

Mucho se habla en Colombia por los periodistas y por los filósofos idealistas de que, en cualquiera negociación sobre el Canal, ha de ser punto esencial el que se establezca y reconozca la

absoluta neutralidad de esta Vía para todas las naciones del mundo, tánto en tiempo de paz como en el de guerra.

No fué tan amplio y generoso así el criterio de Congreso que aprobó la Ley sobre concesiones a la Compañía del Canal de Panamá, puesto que, conforme a esa concesión, el Canal, aun en tiempo de paz, no estaría abierto sino a las naves de guerra de aquellas naciones que por pacto expreso hubieran reconocido la soberanía de Colombia en el Istmo. En este caso se cree el Gobierno de los Estados Unidos, en virtud de los Tratados de 1848; por donde se vé que, respecto a este país la cuestión está de antemano resuelta.

Por lo que mira a las naciones de Europa o América, no acierto yo a comprender por qué habría Colombia de hacer capítulo esencial de un Convenio con los Estados Unidos la consignación del principio de *absoluta neutralidad del Canal*.

Punto es ese que toca arreglar a los que en ello tengan interés. A Colombia le bastaría asegurarse el libre tránsito para todas sus naves, mercantes o de guerra; y sería el colmo del quijotismo sacrificar sus intereses de actualidad a un principio que en ningún caso tendría aplicación práctica, como se ha apuntado atrás.

Tampoco podría pretenderse que si los Estados Unidos abrieran el Canal con sus propios recursos, no tomaran algunas seguridades para su defensa, en caso de guerra. En otros términos: Colombia no podría autorizar la apertura de un Canal por sus territorios destinados a servir a los intereses industriales y comerciales de sólo los Estados Unidos; pero procedería injustamente pretendiendo negar a este último país toda ventaja, siquiera fuese nominal en la emergencia de un conflicto armado con otras naciones.

Y ya que se toca este punto de neutralidad, me parece oportuno recordar que el Gobierno de Colombia estipuló con la Compañía Francesa los términos en que ha de entenderse la neutralidad del Canal; pero que hasta ahora no ha habido una sólo de las naciones europeas que haya propuesto un Tratado con Colombia, aprovechándose de los términos de la Concesión, para poder pasar sus naves de guerra por el Canal, reconociendo nuestra soberanía en el Istmo; lo que quiere decir que, o dan muy poca importancia a ese derecho, o no quieren contraer compromiso ninguno con nosotros.

Como están hoy las cosas, suponiendo que la Compañía Francesa concluyera la obra del Canal, el principio de la neutralidad de la Vía carecería de garantía efectiva, porque es claro que una Compañía particular no podría darla, ni tampoco el Gobierno de Colombia, que carece de fuerza. El único garante sería el Gobierno de los Estados Unidos, y a título de tal reservaría una intervención muy directa en los asuntos del Istmo, que es precisamente a lo que hoy se le tiene más temor; todo lo cual concurre a demostrar que, por uno u otro camino siempre tendremos que encontrarnos con el poder de los Estados Unidos.

Los dos Canales

Recientemente he visto publicada la opinión del actual Gobernador de Panamá, General Carlos Albán, de que el Canal de Nicaragua no perjudicará en nada a la Vía de Panamá, que ambas pueden coexistir, que para ambas habrá tráfico suficiente, y que si el Gobierno de los Estados Unidos abre la primera, eso no impediría el que la segunda se lleve también a término.

Muy respetable es sin duda la opinión del General Albán, por sus conocimientos técnicos en estas materias, por su vasta ilustración por la serenidad de su criterio y por la muy merecida influencia que ejerce hoy en los consejos de Gobierno de Colombia; pero, con el debido acatamiento, me permito discrepar en este punto de tan alta autoridad.

Si ha sido y es aún discutible el que el Canal de Panamá sea una colocación especialmente halagueña para los capitalistas, apenas se comprende que, dividido el tráfico entre dos vías cercanas y que llevarían una misma dirección, sirviendo a unos mismos intereses, hubiera campo suficiente de especulación para las entidades rivales.

Eso de abrir un Canal interoceánico no es cosa de todos los días, ni que esté al alcance de los recursos ordinarios aún de las más poderosas empresas industriales; y la prueba la está dando la historia del proyecto de Panamá. Desde hace siglos ha sido esta obra el sueño dorado de espíritus audaces y emprendedores; muchas compañías se han formado; muchos estudios se han hecho; grandes

capitales se han invertido; y hasta el presente todavía es ése un mero proyecto.

Tampoco debe perderse de vista que aquí no se trataría de una competencia común y ordinaria entre dos compañías empresarias, sino entre una compañía con recursos limitados, y un Gobierno con capitales y elementos poco menos que inagotables, empeñado por razones de política y de seguridad, en impedir la apertura de otro Canal Istmico. En estas circunstancias, es claro que el Gobierno de los Estados Unidos reduciría al mínimum los derechos de tránsito sobre la Vía por ellos escogida, anulando de este modo el provecho perseguido por la Compañía particular en el Canal de Panamá. Este hecho no podría ocultarse a los capitalistas cuyo concurso habría de solicitarse; y ya se vé cual sería su respuesta a propuesta tan poco halagadora. La confianza se impone con Decretos; los negocios no se rigen por las leyes de fantasía ni por elucubraciones poéticas, y nada es más sagaz y provisor que el interés mercantil.

El imperialismo americano

En todas las Repúblicas de América del Sur se advierte hoy un vivo sentimiento de recelo y aún de manifiesto temor en presencia de la expansión que está tomando el poder de los Estados Unidos; y como en este camino no es de suponerse que se detengan, mientras nuevos campos se abran a su actividad y a su pujanza, justificado parece el temor de ulteriores avances, en época quizá próxima.

Este temor constituye el más poderoso argumento contra cualquier negociación con los Estados Unidos sobre el Canal de Panamá; y el punto merece por lo mismo, seria consideración.

El hecho del crecimiento extraordinario de la Unión Americana es indiscutible, y lo es igualmente que ese crecimiento seguirá en progresión rápida y de manera fatal, como que constituye el cumplimiento de una ley histórica. Pero por lo mismo, la sabiduría política no está en declamar contra lo inevitable, sino en tratar de que la corriente de los sucesos se encause y se dirija, para que en vez de producir el desastre, como le sucedió a España, se convierta en beneficios para los países destinados a recibirla.

Pero el peligro no está sólo, para los países de Sur América, en el Imperialismo Americano; está también en el Imperialismo Europeo. Inglaterra, Francia y Alemania buscan en todos los Continentes tierras nuevas en donde colonizar, para dar salida a su población exhuberante y alimento a sus industrias y a su comercio, empeñados en una competencia feroz. El Africa está ya repartida en su totalidad, y todo indica que, al menos para algunas de las naciones colonizadoras, aquel Continente no llena sus aspiraciones, puesto que la población europea no medra y prospera en gran parte del territorio africano. Alemania dirige ya sus miradas a Sur-América, y ha empezado a poner el pie en el Brasil; Inglaterra codicia la hoya del Orinoco; y Francia extendería con mucho gusto sus posesiones en la Guayana. Si no fuera por los Estados Unidos, gran parte del Sur-América estaría ya colonizada por los europeos; y si entre los dos Continentes ha de sobrevenir algún conflicto armado, para el cual se preparan, ese será el principal objetivo de la lucha.

Entre estas dos fuerzas rivales que nos amenazan, preciso es tomar desde ahora un partido.

La expansión Americana sabemos ya lo que es, por lo que ha pasado en Lousiana, en la Florida, en Tejas, en California, y por lo que estamos viendo en Hawaii, Cuba y Puerto Rico. La seguridad, la libertad, el progreso en todo sentido han sido los resultados de aquel crecimiento.

Y por el aspecto puramente político parece indudable que el único correctivo que se vé contra la demagogia latina, mezcla informe de impiedad, romanticismo soñador y salvaje apelación a la violencia, en una buena dosis de sangre, de hábitos y de higiene política llevados de Norte-América. La independendencia no es por sí misma un bien; y puede desde ahora pronosticarse que la libertad de que Cuba va a gozar será ordenada y pacífica. La intolerancia sectaria y anti-católica, que hizo allí sus primeros amagos desaparecerá de raíz, y veremos a la iglesia libre y respetada, floreciente y benéfica como lo es aquí.

Nosotros no sabemos bien lo que es de dura y opresora la colonización europea pero sí sabemos por experiencia cuánto es el

desprecio, cuán hiriente la insolencia con que nos tratan los países fuertes del viejo Continente.

Por supuesto que todas estas son especulaciones de carácter general. A todo trance debemos asegurar nuestra independencia; pero el modo de hacerlo no es declamarnos contra el poder absorbente de los Estados Unidos, sino organizarnos bien políticamente, mantener el orden y la paz, asegurar el respeto a todos los derechos, y finalmente *completarnos* como nación, desarrollando nuestras riquezas, fundando el crédito en el extranjero y extendiendo nuestras vías de comunicación. Es peligroso en estos tiempos sentar fama de bárbaros; y son precisamente los revoltosos y los opresores en las Repúblicas Sur-Americanas los apóstoles más eficaces en favor de la conquista de nuestro suelo por las Potencias que se creen guardianes de los fueros de la civilización: No se necesita ser profeta para anunciar que si llega el caso de la desmembración de la América-Latina de ello no se salvarán sino los países que ya se encuentren consolidados.

Estas consideraciones tienden a demostrar que, el medio que Colombia tiene más a la mano para precaverse de los peligros que nos amenazan, es la apertura del Canal de Panamá; porque esa Vía dará extraordinario desarrollo a nuestro rico Departamento del Cauca, atrayendo capitales europeos, asegurando con ello, a su vez, la paz y fomentando grandes arterias de comunicación. El supremo peligro para nuestra independencia es nuestra propia miseria, que engendra las guerras, con todo su cortejo de barbarie. De ese círculo hay que salir, y pronto, porque el mundo anda muy aprisa, y las exigencias de la civilización son cada día más apremiantes.

Con esta cuestión del Canal, desde el punto de vista del presente capítulo, está íntimamente conexionado nuestro problema del papel moneda. Colombia con sus recursos actuales, no puede pensar en redimirlo o amortizarlo en el curso de muchos años.

Con el alto precio del cambio, el aumento de las contribuciones será intolerable y muy poco productivo; el Gobierno no logrará acrecer sus rentas en la porción necesaria para pagar los servicios que demanda una buena administración pública: Los capitales extranjeros no afluirán a fomentar las empresas que más necesitamos,

como son las de construcción de ferrocarriles, porque con papel moneda depreciado no se pagan intereses en oro; el crédito nacional no se fundará en el Extranjero, por la misma razón; y así, con mal gobierno, con malestar general, con depresión del comercio, con obstrucción permanente para todo trabajo que no sea el de mero juego de especulación, no es muy difícil prever que sobrevenga una nueva guerra, de carácter mil veces peor que el de la que acaba de pasar. Entonces.... puede ser el fin.

El Canal y los panameños

Al estudiarse esta cuestión, el Gobierno de Bogotá debe tener muy en cuenta los intereses especiales de los habitantes de Panamá. Para ellos, el Canal es asunto de vida o muerte, porque subsistiendo Panamá casi exclusivamente del comercio del tránsito, si el Canal se abriera por otra vía, la crisis sería inmediata, y casi segura la ruina total del comercio y aún de los propietarios urbanos, abandonándose consecuentemente todas las propiedades rústicas en las zonas inmediatas a la ciudad. Hasta el ferrocarril perdería gran parte de su actual importancia, sino toda, puesto que el tránsito de mercancías se haría de preferencia, por razones de economía, por la Vía acuática. La emigración de las casas de comercio y de todos los que hoy viven de las industrias relacionadas con el acarreo, será inevitable; y como consecuencia de tamaño desastre, vendría la anulación completa de las rentas nacionales y departamentales en el Istmo cuya administración y gobierno serían un gravamen permanente y muy pesado para el Tesoro de la República. Personas extrañas al Departamento de Panamá y que en él no tienen vínculos de propiedades de negocios o de familia, pueden opinar lo contrario; pero estoy seguro de que no habrá un solo habitante de Panamá que no considere como desgracia suprema, peor mil veces que un terremoto, la pérdida de toda esperanza de que el Canal se abra por aquella vía. Posible es que en el interior de Colombia se mire esto con relativa indiferencia; *pero sería el último grado de la crueldad y de la imprevisión sacrificar los intereses de todo un Departamento a ideas preconstituídas o a meras fantasías. Intereses tan sagrados*

y valiosos, que representan el porvenir de un pueblo entero, no pueden ser materia de juego político. ¿Que podría hacer entonces Colombia en beneficio del Istmo, ni con qué derecho podría oponerse a que esta Sección del país proveyera a sus más premiosas necesidades, llegando a caso hasta la anexión a los Estados Unidos?

Por estas breves consideraciones, creo que el Gobierno de Bogotá debería, antes de adoptar una línea de conducta definitiva, explorar sobre esta cuestión el parecer de todas las personas de representación en Panamá no dando sino muy relativa importancia a los informes de las autoridades Departamentales, sobre todo si los empleados públicos no son naturales o vecinos de Panamá.

La Compañía Francesa y el Canal

Cuando el Gobierno de Colombia en 1890, concedió al Liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico una prórroga de diez años para terminar y poner al servicio público la obra, se estipuló que la Nueva Compañía se organizaría definitivamente con capital suficiente al efecto.

Esta condición no se cumplió en manera alguna; y la prueba es que la Compañía Nueva no cuenta hoy con otro capital efectivo que con las sumas que hizo devolver a algunos de los antiguos accionistas más gravemente comprometidos en el ruidoso proceso de Panamá, con el objeto de salvarlos así de las consecuencias de sus criminales manejos. Todavía después la Compañía, hallando cerradas en Francia todas las puertas, pensó en organizar un Sindicato Americano, sin conocimiento del Gobierno de Colombia; y habiendo fracasado esta nueva tentativa para conseguir capital, solicitó y obtuvo la prórroga que últimamente se le concedió, por la miserable suma de un millón de pesos, y sin tomarse precaución alguna para asegurarse la conclusión de la obra en el término señalado.

De la correspondencia original que tengo a la vista, del Señor Doctor Nicolás Esguerra, Comisionado Especial para tratar este negocio en Europa, aparece con absoluta claridad que él se opuso a la Concesión de la Prórroga, considerando que el interés de la

República estaba precisamente en dejar correr el tiempo, ya para poner a la Compañía en la precisión de ofrecer a Colombia una compensación suficiente por los perjuicios causados con la demora en abrir el Canal, ya para facilitar a la República el negociar sus derechos con otra entidad. Todas las observaciones del Doctor Esguerra fueron desatendidas; como él pareciera un obstáculo, bruscamente se interrumpieron las negociaciones en París, para trasladarlas a Bogotá, donde en pocos días se arregló el negocio en los términos que conocemos, concediéndose la prórroga por un Decreto de carácter legislativo, en uno de cuyas consideraciones se aduce, faltándose cínicamente a la verdad, que el Comisionado Doctor Esguerra recomendaba la operación.

La Compañía Francesa es quizá disculpable, en el punto de vista de sus intereses, por haber engañado, como a un niño, al Gobierno de Colombia; pero la Administración que llevó a término aquel negocio tendrá siempre una inmensa responsabilidad ante el país si, como puede suceder, la obra del Canal se malogra en definitiva.

La nueva prórroga ha sido y será un obstáculo sumamente grave para entrar hoy en cualquier negociación provechosa para la República.

Todavía quedaría hoy un remedio, y sería que el próximo Congreso de Colombia como creo que tiene derecho a hacerlo, improbara el Decreto Legislativo que concedió la última prórroga a la Compañía Nueva de Panamá, devolviéndole la suma de ella recibida con los intereses correspondientes; pero para eso sería preciso que antes nos hubiésemos entendido con el Gobierno de los Estados Unidos, para tener un respaldo eficaz.

Punto es éste que debe estudiarse con calma y resolverse con energía. Colombia no debe defraudar a la Compañía del Canal de Panamá de ninguno de sus legítimos derechos, pero tampoco puede consentir en ser víctima de antiguos criminales manejos, ni de especulaciones nuevas adelantadas en detrimento suyo.

Los trabajos de la legación

Ya he dicho atrás cuál era la situación cuando yo llegué a los Estados Unidos, al parecer absolutamente desesperada. La opinión era universalmente adversa al Canal de Panamá, y en las Cámaras Legislativas estaba a punto de votarse la Ley que adoptaba la Vía de Nicaragua. Era urgente impedir aquello, y para eso, hacer saber que Colombia tenía una palabra que decir en el asunto, y que esa palabra podía ser de mucha importancia para el Gobierno de los Estados Unidos. Mis instrucciones eran vagas y generales, como era natural, puesto que en Bogotá no se conocía sino de una manera muy imperfecta el estado de la cuestión. Pedir nuevas y precisas instrucciones era imposible por el cable, que funcionaba a la sazón de una muy irregular, con interrupciones largas y frecuentes; y el asunto era de días, quizá de horas. La táctica no podía ser otra que la de promover una agitación por medio de la prensa, hacer que se volviera a hablar de Panamá, que se supiera que las objeciones de la Comisión Istmica podían ser removidas y que Colombia estaba pronta a satisfacer en lo posible los deseos del Gobierno Americano; todo ello sin comprometer nada de una manera oficial. Tal fué el origen de las especies propaladas en aquellos días de febril ansiedad por muchos de los periódicos de este país. No pocas de aquellas especies eran absurdas; yo no podía. Sin comprometer el inmediato, entrar en polémicas, ni en rectificaciones imposibles de hacer, en momentos en que nada se debía precisar. Bien me hice yo cargo del efecto que habría de producirse en Colombia, donde la neurosis es enfermedad endémica; pero como el peligro inmediato no estaba *allá*, sino *aquí*, resolví aceptar las censuras contra mí; pero tengo el convencimiento de que se prestó un servicio importante.

Pasada aquella crisis, mis esfuerzos se han contraído a atraer simpatías y apoyos eficaces en favor de la Vía de Panamá entre personas de representación social y política, valiéndome para ello de conferencias orales, de cartas, de entrevistas constantes con representantes de la prensa, y de todos los medios que han estado a mi alcance, dedicando a este asunto todo mi tiempo. Los resultados obtenidos son patentes para todos los que hayan podido seguir con

atención el movimiento periodístico de este país; de tal suerte que hoy no sólo prevalecen ya la indiferencia o la marcada antipatía respecto al Canal de Panamá, sino que aquellos sentimientos, antes generales, se han trocado en otros muy distintos, que permitirán una discusión más serena y menos preocupada en el próximo Congreso; sin que esto quiera decir que no existan todavía muy fuertes y muy tenaces sostenedores y campeones del proyecto de Nicaragua.

Ahora, si como es de esperarse, la Comisión Istmica presenta un Informe con mayor libertad, aprovechando para ello el cambio efectuado en la opinión pública, lo natural es suponer que el efecto sea decisivo en favor nuestro, siempre por supuesto, que la mencionada Comisión tenga probabilidades de llegar a un arreglo con el Gobierno de Colombia. Este es el punto que allá deben estudiar y resolver.

Washington, D.C Junio 25 de 1901
CARLOS MARTINEZ SILVA

(Tomado del *Libro Azul* del Ministerio de RR.EE. de Colombia, edición de 1904).

Instituto Nacional: **Documentos Históricos sobre la Independencia del Istmo de Panamá.** Panamá, 1930. pp 129-156.