

Rodolfo Aguilera Jr.

**50 MILLAS  
DE HEROICIDAD.**

*(Relato sobre el Canal)*

CUARTA EDICION

PANAMA

1954

RODOLFO AGUILERA JR.

**50 MILLAS  
DE HEROICIDAD**

*(Relato sobre el Canal)*

CUARTA EDICION

IMPRESA LA NACION  
P A N A M A  
1954

# **50 MILLAS DE HEROICIDAD**

**(Relato sobre el Canal)**

## DEDICATORIA

*Dedico este pequeño libro a los héroes anónimos del Canal. A la memoria de esos hombres fuertes que rompieron la tierra y la selva istmeña para lograr el Canal. A los negros, a los blancos, a los asiáticos, indios y mestizos, a todos los que con un ideal o sin ninguno hicieron posible el Canal. Lo dedico a todos, buenos y malos, y a todas, honradas y deshonestas. No hago diferenciaciones pues fué una parte de la Humanidad, un conglomerado de energía y fuerza sin dimensiones morales el que hizo posible el milagro de la zanja americana.*

*EL AUTOR.*

## DOS PALABRAS

La comunicación interoceánica es drama histórico de intensidad extraordinaria. Sus escenas se suceden en un lapso que se cuenta por siglos. Sus protagonistas son personajes que actúan desde el descubrimiento de América hasta el día en que un navío de vapor atraviesa el istmo panameño por la zanja que ha excavado la mano del hombre. En sus comparsas han figurado gentes de todas las razas y todas las latitudes. El europeo, el nativo, el oriental y el africano forman el fondo abigarrado de los palpitantes sucesos a través de los cuales llega a ser realidad el sueño secular de encontrar un paso del Atlántico al Pacífico que permita la comunicación rápida entre el Levante y el Poniente, entre el Septentrión y el Mediodía.

En el Istmo de Panamá se traba fiera lucha entre la naturaleza y el hombre; entre la tierra que cierra el paso al mar y el mar que enlaza a la tierra con sus naves; entre el suelo hostil y la herramienta que hiere su entraña; entre los obstáculos implacables y la perseverancia que los vence. Y son notas salientes de esa pugna titánica el empeño de Colón en buscar por nuestras costas el paso hacia Occidente que ha de llevarlo al fabuloso Catai; la gesta incomparable de Vasco Núñez de Balboa que abre a la geografía nuevos e inmensos horizontes con el descubrimiento del Mar del Sur; la fundación de Panamá, emporio del Pacífico, donde se acumularon los metales preciosos que venían del Perú y Chile y los géneros de Castilla que alimentaban el comercio de las comarcas meridionales; los galeones que surcaban las aguas de los dos mares en perenne lid con piratas y corsarios; las

ferias de Portobelo, hervidero legendario de mercaderes, marinos, especuladores y aventureros de todo linaje; la navegación por el Chagres, el belicoso río que tanta influencia ha tenido en los destinos humanos; el descubrimiento de los placeres de oro de California, que dió nuevo impulso al tránsito interoceánico; la construcción del ferrocarril de Panamá, la primera vía férrea trascontinental en América; las numerosas exploraciones, expediciones y estudios con que se intentaba hallar solución fácil y rápida al problema de la comunicación intermarina; el espantoso fracaso de la empresa con que Fernando de Lesséps intentó en vano repetir en el Istmo de Panamá la proeza científica y financiera que había ejecutado con esplendor en el Istmo de Suez; la tenacidad con que el pueblo panameño bregó por su redención económica, vinculada al ideal de la vía marítima, la valentía con que para alcanzarlo

tomó en sus manos sus propios destinos, y el espíritu de sacrificio con que concertó el pacto internacional que hizo jurídicamente posible la culminación del anhelo de cuatro centurias; los punzantes episodios de la campaña en que la ciencia médica se enfrentó a la naturaleza para lograr la extirpación de la fiebre amarilla en la misma tierra que había sido su más mortífero foco; y por fin, los prodigios de organización administrativa, de eficiencia técnica, de trabajo tesonero, de inventiva y de adaptabilidad con que las huestes de Gorgas y Goethals, de Sibert y Gaillard, llevaron a cabo la estupenda obra de ingeniería que es a un mismo tiempo encrucijada de todas las rutas marítimas, lugar de cita de todas las banderas, baluarte del hemisferio y arteria del comercio universal.

Todo este drama ha sido comprimido por Fito Aguilera en las páginas de este opúsculo, a las cuales le ha comunicado

el nervio de su estilo y la animación de su emotividad literaria. “50 millas de heroicidad” llama él a la distancia que media entre los puertos de Panamá y Colón. Eso es, en efecto, ese jirón de territorio donde ha corrido sangre y oro, donde han blanqueado huesos humanos y donde los hombres de muchas razas libraron batallas formidables. Héroes fueron los descubridores, los conquistadores, los indígenas rebeldes que rechazaban el yugo, los que combatieron contra los piratas, los que trasportaron los tesoros reales, los que protegieron vidas y haciendas en los caminos bravíos, los mercaderes que traficaban en medio de los peligros, los zapadores del ferrocarril, los constructores del canal, en suma, todos los seres humanos que entre las clarinadas de la fama o en las sombras del anonimato, formaron la legión civilizadora que obtuvo el triunfo en la tarea de dividir la tierra y unir las aguas, para

dar a los pueblos del mundo una nueva era de prosperidad y de fraternidad.

Estas páginas son un bello homenaje que un escritor de mérito tributa a esa epopeya de la paz y el lector encontrará que ellas son dignas de tema tan fascinador.

**RICARDO J. ALFARO.**

Febrero de 1949.

**Por donde se debe comenzar....**



Son pocos los escritores de esta época que resisten escribir sobre el Canal de Panamá. El maravilloso milagro de ingeniería está aquí en el centro de nuestro Istmo, tan latente, tan palpable, que en pocos minutos podemos adentrarnos en él, respirar su ambiente salobre, aturdirnos con el estruendo de sus máquinas formidables, absorbernos ante la grandiosidad de la zanja acerada y prepotente.

Pero los escritores han cometido siempre un ligero error. Han escrito sobre el Canal de Panamá comenzando con el Canal de Panamá. Como si la idea de los que hicieron el Canal hubiera nacido así: vamos a hacer un canal . . . Y ya está!

Y no fué así, naturalmente. Antes

que un camino de agua, hubo un camino de hierro que todavía existe. Y sobre este camino de hierro de existencia heroica y novelesca se precipitó la tragedia con su cohorte de maldiciones. La experiencia de los hombres que construyeron el ferrocarril sirvió enormemente a los que construyeron el Canal, después. Y en su pujante avance a través de las selvas infectas de Panamá, el ferrocarril obvió muchas dificultades a los técnicos enviados por Washington para lograr el sueño de muchas naciones. Por eso en este corto ensayo, queremos comenzar: por la construcción del ferrocarril de Panamá que esbozaremos a grandes rasgos.

**El Ferrocarril de Panamá**

La construcción del ferrocarril a través del Istmo constituyó una lucha titánica contra obstáculos al parecer insuperables. Por muchos aspectos puede considerarse como uno de los mayores triunfos que el esfuerzo humano haya alcanzado en su lucha contra la bravía naturaleza del Trópico. Hay más. Aunque el ferrocarril fué construído cincuenta años antes de que se iniciaran los trabajos del Canal, la historia de la construcción de aquél está íntimamente ligada a la del Canal interoceánico en cuya apertura fué poderosísimo elemento. Como observó un historiador panameño, los intereses universales, enormes e intransferibles que exigieron la obra del uno fueron los que determinaron la del otro. El eco del primer golpe de pico que se

dió en la tierra istmeña para afianzar la primera traviesa repercutió muchos años después en el primer pico que se hundió para comenzar a cavar la “gran zanja”, octava maravilla del mundo . . .

El comienzo de los trabajos, se celebró con una ceremonia sencilla en sí, pero imponente en su simbolismo. Dos ciudadanos norteamericanos, desde un punto determinado, en una de las cientos de pintorescas islitas que dan frente a la costa atlántica de Panamá, se hicieron a la mar, rumbo a tierra firme en una rústica canoa indígena acompañados de un puñado de naturales semidesnudos. Los dos gringos, Mr. Baldwin y Mr. Trautwine, atléticos, rubios y formidables, hacían un vistoso y simbólico contraste con los indios de color de bronce, pequeños y de recia musculatura que pegados a los remos, impulsaban la canoa sobre la verde e inquieta superficie del Océano. Al llegar a la playa virgen y silenciosa,

Baldwin y Trautwine con sendas hachas de pura plata que brillaban bajo el sol con destellos de oro, hieren a un tiempo el primer árbol que encuentran en el camino y que resulta ser un orgulloso y viejo árbol de cacao, testigo venerable y silencioso que dió sombra en más de una ocasión, cientos de años atrás a algún moribundo conquistador español, mortalmente atravesado por una flecha envenenada y vengadora de un indio defensor del hogar nativo. Los indígenas los ayudan con sus afilados machetes. Los golpes rápidos repercuten por la orilla y llenan el confín de la inmensa playa con su música sonora. Vencido al fin, sangrando savia, cae como un gladiador el orgulloso árbol que es besado con amor por las olas que llegan a desmayarse hasta la playa. El fino encaje de la espuma lo envuelve como un sudario . . .

Inmediatamente después de esta ce-

remonia que fué presenciada con religioso silencio por un gran gentío, un ejército de trabajadores dió comienzo a la portentosa labor.



**Lucha Terrible**



Fué una lucha terrible y sangrienta. La selva vengativa reclamó una enorme ración de vidas humanas a los que se atrevían a violarla en nombre de la Civilización. El clima húmedo a pesar de que el sol del Trópico calcinaba los cuerpos hizo estragos entre los trabajadores en su mayoría naturales del país, poco acostumbrados a tareas rudas y continuas, y entre los europeos, que comenzaron a postrarse, a morir y ahuyentarse en un verdadero pánico. La fiebre amarilla, la terrible plaga, cegaba vidas y más vidas, impertérritamente, con monotonía de regularidad.

Fué tal el miedo, que pronto se convirtió en terror, de los obreros, que los trabajos quedaron virtualmente abando-

nados. La empresa constructora estuvo a punto de quebrar. Llegó a considerarse que atravesar la selva era un imposible. En la calenturienta imaginación de los que tal se propusieron, comenzó a forjarse una leyenda. El alcohol y la desesperación dieron visos de realidad a lo que en parte era superstición y en parte miedo. La selva estaba embrujada. En su obscuro vientre vivían y se animaban los cadáveres de los miles de indios asesinados por la codicia de los conquistadores. La maldición de los caciques caía como rayo fulminante sobre cualquier hombre blanco que se aventurara en el infierno verduoso, sin eco y sin esperanza.

La Compañía tuvo que apresurarse a traer trabajadores de otras partes. Se decidió enviar a un agente a la China a contratar brazos baratos que resistieran los embates del paludismo, del trabajo rudo y del calor de fuego.

Dos mil chinos salieron de Cantón rumbo a Panamá. Su llegada despertó enorme curiosidad. Su cutis pálido, sus amplios vestidos, su ingénita timidez, su larga melena, su exótico contingente, no encajaba bien en el ambiente cálido del Istmo en donde se necesitaba de vigor, resolución y fuertes bíceps y en donde los hombres vestían sólo en camiseta en un esfuerzo por soportar de manera menos cruel el vapor hirviente que se desprendía de la tierra.

Los chinos, diseminados a lo largo de la incipiente vía, continuaron los trabajos casi abandonados. Se tuvo para con ellos cuidados especiales. Se les tenía como algo precioso, ya que sin ellos no podía proseguirse la labor. Pero a pesar de esos cuidados, poco tiempo después de su llegada, los chinos comenzaron a enfermar. Se fué apoderando de ellos una honda tristeza. Una inmensa nostalgia corroía sus corazones. Clavaban su mi-

rada en la lejanía como tratando de adivinar, a lo lejos, la costa amada de su lejana patria. Los que no quedaron reclusos en los hospitales se negaron a trabajar. Herméticos, no confiaban sus cuitas a nadie. Sólo se sabía de su gran tragedia por las gruesas lágrimas que sin cesar resbalaban por sus pálidas mejillas. Muchos murieron.



**Opio....**



La Compañía, nuevamente angustiada ante el curso que tomaban los acontecimientos, contrató los servicios de gran número de médicos, que después de arduo trabajo, tuvieron que declararse imponentes para evitar el desastre, ya próximo.

Varios intérpretes, ganándose la confianza de los orientales, trataron de penetrar en el secreto de ellos. Qué les pasaba . . . ? Qué querían . . . ? Qué se podía hacer por ellos . . . ? Quizás, si se les diera un poco de opio, la mortífera y letal droga, maldición de toda una raza que ha encontrado en ella una ficticia y absurda felicidad se podría calmar la tragedia interior que los devoraba . . .

Acostumbrados a tomar su ración dia-

ria, a envolverse en su azulado humo y elevarse en alas de su vaporoso espíritu a las regiones de la irrealidad y de la fantasía, los chinos podían tal vez reaccionar favorablemente, sentirse con deseos de vivir y trabajar y salvar así de un próximo fracaso la construcción de ese importantísimo camino de hierro que iba a unir dos océanos y a constituir un decisivo paso en el progreso del mundo.

La Compañía importó, pues, con este fin, gran cantidad de opio que comenzó a repartir diariamente en pequeñas dosis entre los chinos. Esto tuvo que hacerse de manera oculta y disimulada ya que las leyes de la República de Colombia, de la cual formaba parte entonces Panamá, prohibían la introducción de la droga a su territorio y su uso era fuertemente castigado con multas y prisión.

El opio inyectó los perdidos bríos a los chinos, quienes después del rudo tra-

bajo diario, se entregaban en cuerpo y alma a su tradicional vicio olvidando en el pesado sueño que produce esta droga, sus dolores y sus miserias.

Pero esta situación no pudo durar por mucho tiempo. Enterado el gobierno colombiano de lo que venía ocurriendo a sus espaldas, inició una investigación, lo que dió por resultado inmediato el que se descontinuara la práctica de la repartición de opio entre los orientales.

Privados de lo que para ellos constituía algo así como un alimento de su espíritu, estas desgraciadas criaturas, se entregaron entonces a la más desoladora desesperación. Comenzaron nuevamente a enfermar y a morir rápidamente. Sin esperanzas, sin poder regresar a su país, en un medio extraño en donde la calor y las lluvias, el trabajo abrumador y las enfermedades hacían la vida insoportable, los chinos decidieron darse la muerte.

Fué como un convenio tácito que cumplieron sin vacilar. Días tras días amanecían colgados de los árboles en medio de la selva misteriosa, diez, veinte y hasta treinta cadáveres que daban con su toque dantesco y aterrorizante la impresión de que verdaderamente, por una maldición de ultratumba, la construcción del ferrocarril a través del Istmo no se llevaría a efecto nunca.

Muchos se degollaron con sus instrumentos de trabajo; otros se arrojaron al abismo desde enormes precipicios, los más se pasaban la larga moña de pelo por el cuello, amarraban ésta a un árbol y se estrangulaban con ella. Algunos llegaron impasibles, con el gran estoicismo que caracteriza a esta raza a sentarse en la playa y a esperar pacientemente, a que poco a poco, la marea se los tragara.

El desaliento más profundo se apoderó naturalmente, de los jefes de la em-

presa. Y ya se encontraban casi dispuestos a considerar perdidos todos sus esfuerzos y a declararse en quiebra cuando un acontecimiento de repercusión universal que hizo vibrar de entusiasmo a los hombres del mundo entero y señaló una nueva ruta al progreso de la Humanidad, vino, no sólo a salvar el ferrocarril del Istmo sino a darle tal impulso que pocos años después se convirtió en bella realidad.

Los ricos yacimientos de oro, los famosos placeres de California que se habían descubierto en el año 1848 no habían al principio respondido a la expectativa universal que se había puesto en ellos. Se había descubierto oro pero en poca cantidad y los que se aventuraron a correr todos los peligros para obtener fácil riqueza quedaron desilusionados. La búsqueda prosiguió no obstante, intensiva y esperanzada y ya la certeza había tomado cuerpo de que el oro sólo existía

en esa región en escasísima cantidad, cuando de pronto se dió con un rico filón del precioso metal. El hallazgo de otros filones igualmente ricos fué como el sonido de un clarín portentoso que espaciara su sonido de victoria por todos los puntos de la Tierra. Y sobre esa región del Nuevo Mundo se volcó, en loca y precipitada algarabía, gran parte de la Humanidad que creía haber logrado, al fin, el ininterrumpido sueño del Hombre de obtener, por medio del oro, la felicidad.



**Los Placeres de California**



El Istmo, paso obligado para llegar a la rica región del Norte, se vió de pronto inundado de miles y miles de hombres de todos los lugares de la Tierra. Fue un verdadero alud humano el que cayó sobre la estrecha garganta de Panamá que estremeciósse bajo el peso de las recias botas de tantos aventureros. Junto con los hombres de bien a quienes animaba el propósito de trabajar con ahínco y entusiasmo, lograr pronta riqueza y regresar a su país de nacimiento al lado de sus seres queridos, llegó también enorme cantidad de especuladores de menor cuantía, tahures profesionales, ladrones, salteadores y asesinos. Fué como una enorme catarata humana que dejara caer su grueso chorro sobre la cálida superficie de la tierra panameña.

La mayor parte de estos hombres a quienes la ambición y la locura del oro hacía temibles y arriesgados, llegaban faltos de recursos, habiendo gastado los suyos en el trayecto recorrido desde sus respectivos países hasta Panamá. Esta fué una gran ventaja para la començada obra de la construcción del ferrocarril. Hubo entonces gran cantidad de robustos brazos que por poco precio se brindaron a continuar la ruda labor abandonada por los chinos. El único afán era acumular algo de dinero para continuar el camino hasta la anhelada tierra del Norte, en donde los ríos no eran de agua dulce sino de oro líquido y las montañas no eran de tierra sino de oro macizo.

Los trabajos avanzaron rápidamente. Los afilados machetes, los puntiagudos picos y la potente dinamita fueron abriendo brecha en la abigarrada selva y señalando el camino a los relucientes rieles.

En los viajes del tren, desde la costa hasta donde finalizaba el trayecto construido que era sólo unas cuantas millas, selva adentro, ganó la Compañía más de dos millones de pesos oro transportando pasajeros que viajaban junto con los trabajadores, parados en la plataforma y a veces en el techo de los vagones. Gente cansada, deseosa de evitar la luenga travesía por tierra a lomo de mula, que preferían pagar un alto precio con tal de avanzar rápidamente hacia la ciudad de Panamá, en donde deberían tomar el barco para California. Esta inyección de dinero, completamente inesperada, antes de que la línea férrea estuviera terminada, fué considerada como un venturoso signo de buen augurio y llenó de entusiasmo a los encargados de la formidable obra.

Sin embargo, estaba escrito que la construcción del ferrocarril tenía que vencer mayores dificultades aún. El

vértigo que ésta avalancha humana produjo; fué general y sus resultados de los más espantosos. Las autoridades del país no estaban preparadas para esta invasión, que cayendo desprevenida sobre un centro pobre y medio civilizado, logró producir tan violenta sacudida a las costumbres de este pueblo, que los cimientos de la ley y la moral cayeron derribados por el suelo.



**Violencia y Crimen**



Fué una larga noche de terror, una pesadilla siniestra que cubrió la estrecha garganta del Istmo con un sudario de crimen y de muerte.

La autoridad y la Justicia perdieron su poder. La fuerza se enseñoreó alta-nera y abatió el Derecho. El argumento más convincente y por lo tanto el más usado fué la pistola, el puñal, el rifle o el machete. La canalla de toda la tierra se esparció por todo el territorio, insolente, derramando con el robo, el asesinato y la violencia, la consternación y el espanto.

Pandillas de salteadores infestaron la ruta del ferrocarril. Los trabajadores tuvieron que armarse para defenderse y verdaderas batallas campales se desarro-

llaron a lo largo de ese camino de hierro que parecía iba a ser construído sobre un inmenso lago de sangre cubierto de cáveres.

Para la Compañía, para el adelanto de la obra, un orden de cosas semejante vino a constituir una verdadera calamidad. El valor de todos los artículos necesarios para la vida se centuplicó; los trabajadores que con grandes gastos de la Compañía se traían de otros lugares a continuar la labor, desertaban continuamente tornándose bandoleros o bien se radicaban en las haciendas abandonadas por los antiguos colonos que como todos, habían dejado también la tierra para lanzarse en pos del oro enloquecedor.

La riqueza pronta y fácil . . . El oro . . . El oro . . . Esa era la idea fija, el delirio, el frenesí de grandes y chicos, blancos, mestizos, negros e indios, jóvenes y

viejos, mujeres y hombres; el oro . . . el oro . . .

Los víveres escasearon y los pocos que habían fueron a parar a manos de acaparadores sin conciencia que pedían por ellos precios exorbitantes. Los garitos, las cantinas, las casas de lenocinio, los antros de prostitución se multiplicaban por todas partes. Hubo una completa anarquía moral y social la cual la ley vacilante y malferida no podía destruir. Jamás podrá hacerse una lista completa de los homicidios, asesinatos, robos, atracos, asaltos e incendios intencionales que se produjeron en esa época tenebrosa, que al fin, con el éxodo de los aventureros hacia el Norte tuvo que finalizar dejando sólo como recuerdo un acre sabor a tragedia.

**Venta**



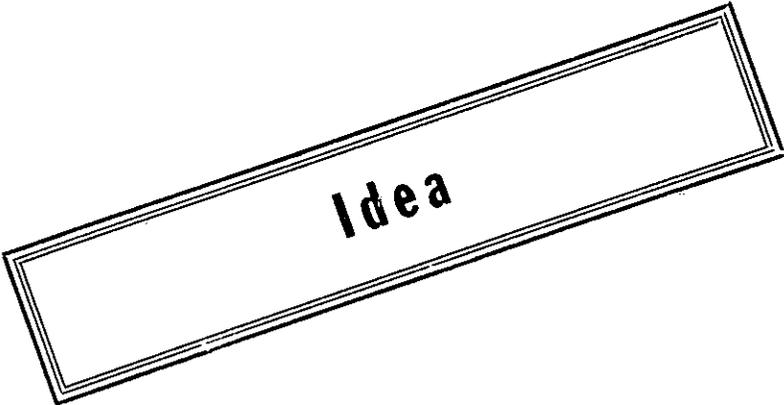
El ferrocarril fué terminado en el año de 1855. Veintitrés años después la Compañía francesa constituida para trazar el canal a través del Istmo se dió cuenta de lo imprescindible que era, para llevar a feliz término la labor, la adquisición inmediata del ferrocarril. Por medio de compra de acciones se hizo de él, obteniendo sesenta y ocho mil ochocientas ochenta y siete acciones de un total de setenta mil por la suma de dieciocho millones de dólares.

Después del fracaso de la Compañía francesa, ésta lo vendió al gobierno de los Estados Unidos por la suma de siete millones, lo cual fué una verdadera ganancia pues durante los años en que estuvo funcionando desde su construcción hasta

que fué adquirido por los americanos el ferrocarril produjo ganancias que superaban en más de seis veces el dinero que se había invertido en su construcción.

Hoy, el ferrocarril que corre a todo lo largo del Canal, de la ciudad de Colón en la costa Atlántica; a la ciudad de Panamá en la costa del Pacífico y viceversa es un moderno tren de lujo y el viajero que en él hace el corto recorrido de apenas un par de horas; está muy lejos de pensar que su construcción constituyó una de las más cruentas tragedias ocurridas en América.







—VIII—

La idea de construir un canal a través de la estrecha faja del Istmo de Panamá fué una obsesión en la mente de muchos hombres de Europa, que, temerosos de ser considerados como ilusos o tal vez como locos, se privaban muchas veces de hablar de tan fantástico proyecto.

Desde que Colón descubrió la América buscando un camino para las Indias, esta idea nacida de la necesidad imperiosa de encontrar una fácil ruta para aquellas lejanas regiones, fué tomando una forma más definitiva y los sabios y los geólogos se atrevieron a discutirla abiertamente en sus conversaciones.

Carlos V, Rey de España allá por el año de 1520 pensó seriamente en el pro-

yecto. Le vió practicabilidad pero jamás intentó acometer una empresa de tal naturaleza. En cambio su hijo Felipe II, hombre taciturno y melancólico, no quiso discutir tal proyecto considerándolo como absurdo y diabólico. Ignorante, supersticioso, llamándose a sí mismo el campeón del catolicismo contra la Reforma, respaldaba entusiasta y ampliamente al siniestro tribunal de la Inquisición. Y tanto para éste, como para él, la idea de partir una garganta de tierra para unir dos mares era algo terrífico que desafiaba sacrílegamente la Sabiduría de Dios, Creador del Mundo.

Se prohibió terminantemente, por su orden, hablar de la construcción del canal a través del Istmo para unir los océanos ya que tal cosa no era más que idea del espíritu del Mal y bien podía considerarse como una blasfemia contra Dios y su obra. “Porque —dijo el Monarca una vez hablando a la Corte,— la misma

Biblia lo preve claramente cuando dice que lo que Dios ha juntado no debe separarlo el Hombre, y si Dios no ha querido en su sabio juicio crear por el Istmo un paso natural, no debe el Hombre, so pena de cometer una herejía y traer sobre sí la furia divina, hacerlo”.

En una época en que los “autos de fé” se celebraban diariamente, no pocos fueron los que pagaron en la hoguera, en medio de horrorosos suplicios el pecado inconcebible de pensar en un canal americano como el medio más rápido de comunicación entre las diversas regiones del Globo. Terrible hecho que fué como un vaticinio de las vidas y el esfuerzo que costaría, cientos de años más tarde, llevar a la realidad una de las más audaces y portentosas hazañas iniciadas por la mano del hombre . . . .

El estúpido pensamiento del histórico monarca se posesionó de tal modo del

ambiente europeo, que durante más de doscientos años este criterio absurdo se impuso cada vez que se pensaba en la construcción del Canal.

Y a pesar de esto, la ruta del Istmo era tan necesaria, que sin haber sido construído canal alguno, hacía ya más de un siglo que los barcos habían atravesado la estrecha e importante cintura de tierra. Por arte de magia . . . ? Por arte del diablo . . . ? No, por imperio de la necesidad . . . !



**Hazaña**



En el año 1521, el conquistador español Don Gil González llegó a las costas del Nuevo Mundo buscando anhelante un paso hacia el Pacífico. Recorrió con sus dos barcos casi todo el litoral Atlántico desde Panamá a México entrando hasta donde le era posible en todas las desembocaduras de ríos y riachuelos, tratando de dar con el paso hacia el otro Océano. Tal hazaña, de haberla realizado, lo hubiera llenado de gloria y riquezas. De México regresó nuevamente a Panamá, descorazonado, pero buscando siempre sin descanso, ese río que lo llevara al otro lado, río que hubiera valido más que si sus aguas hubieran sido de oro líquido.

Fracasado en su intento, Don Gil no

se desanimó. Hombre de temperamento de acero dispuesto a conseguir a toda costa lo que se proponía, se le ocurrió una idea que llevó inmediatamente a la práctica: desarmar sus barcos y pedazo a pedazo, en los lomos de las mulas y en espaldas de los indios subyugados, atravesar la selva espesa y llena de peligros y llevarlos de esta manera a la costa del Pacífico en donde nuevamente los armaría haciéndose a la mar.

La empresa parecía la de un loco. Hay que ver lo que significaba en ese entonces esa original travesía cuando la barrera de montañas que, como un coloso, se atravesaba en el camino, era prácticamente inexpugnable. Peligros desconocidos aumentados en la imaginación por las supersticiones y el miedo que aunado a los peligros reales de las enfermedades, los ataques de las fieras y de los indios salvajes, las deserciones de los mismos soldados y la continua subleva-

ción de los naturales prisioneros, producía un calofrío en el alma del más valiente y domeñaba los impulsos del más atrevido y temerario conquistador.

Pero nada, absolutamente nada de esto, arredró al gallardo Capitán que partiendo de la desembocadura del río Chagres en el Atlántico, llegó ocho meses después, enfermo y famélico, pero no derrotado a la antigua ciudad de Panamá, hoy en ruinas. Había perdido en el trayecto más de la mitad de sus hombres. Los que no murieron de fiebres, fueron destrozados por las fieras y gran cantidad fué víctima de los ataques de los indios que con flechas de hueso, envenenadas con ponzoña de víboras les hicieron más de cien ataques.

Después de curar su quebrantada salud y descansar de tan temeraria empresa, Don Gil González reconstruyó nuevamente los barcos y se hizo a la mar, or-

gulloso y triunfante de haber sido el primer Capitán del Rey que pasaba sus barcos de un océano a otro en las tierras de América.

Mala suerte tuvieron sus embarcaciones, porque una terrible tempestad que no pudieron resistir debido más que nada a los defectos de la reconstrucción, las echó a pique pocos días después de haberse desprendido de la costa, pereciendo todos sus tripulantes inclusive el valiente y noble soldado, que lograra, con inmensos sacrificios, llevar a cabo lo que parecía un imposible.





**Proyectos**



Al conquistador de México, Don Hernán Cortés, le fué encomendada también la misión de buscar un camino de agua del Atlántico al Pacífico, el cual, naturalmente, no encontró, pero urgiéndolo comunicarse con la otra costa, estableció, por el momento, una línea de comunicación a través del Istmo de Tehuantepec que sirvió admirablemente a sus propósitos.

De los días de la conquista a los días en que los Estados Unidos decidieron construir el Canal de Panamá, miles de proyectos se estrellaron contra obstáculos casi insuperables. En 1886, inmediatamente después del estruendoso fracaso de los franceses en la empresa del Canal, el Senado norteamericano pidió al

Secretario de Marina que abriera una especie de concurso sobre un posible canal a través del Istmo centroamericano. Poco después el Almirante Charles H. Davis declaraba que había recibido diecinueve proyectos para la construcción del canal de los cuales el aparentemente más práctico, era el que debía construirse por el Istmo de Panamá, a una distancia de 1400 millas. Ocho de estos proyectos se referían a un canal por Nicaragua.

La República de Nueva Granada, a la cual pertenecía Panamá, que se había unido a esa confederación de naciones espontáneamente, concedió permiso a una compañía francesa para buscar una ruta por el territorio del Istmo. El ingeniero, un tal Napoleón Carella, consideró el proyecto impracticable y envió un informe a su Compañía diciendo que la única manera de construir un canal era haciendo un túnel a través de la montaña conocida con el nombre de "Culebra" y que

tal canal debía tener dieciocho esclusas en la desembocadura del Atlántico y dieciséis en la del Pacífico.

Inglaterra, también puso su ansiosa mirada sobre el istmo americano pensando que un canal inglés en el nuevo continente reforzaría su condición de primera potencia mundial. En el año de 1779 el Rey de Inglaterra ordenó una investigación sobre posibilidades de la construcción de una vía de agua por Panamá o Nicaragua. Un año más tarde el Capitán Horacio Nelson, que años después había de convertirse en Almirante y cubrirse de gloria derrotando a los franceses en Abukir y a los españoles en Trafalgar, fué comisionado para comandar la expedición que partió de Jamaica rumbo a las costas de Nicaragua que fué escogida por Nelson como primera etapa del viaje creyendo encontrar allí menos obstáculos que en Panamá. De fracasar la expedi-

ción en ese lugar se procedería a buscar una vía por el istmo panameño.

Los españoles opusieron al Capitán inglés tenaz resistencia que éste, sin embargo, logró romper. Pero lo que no pudieron los enemigos que en forma humana se le presentaron, lo logró el mortífero clima de esa región que acabó rápidamente con el pequeño ejército del valiente militar. De doscientos hombres que componían sus flancos, ciento noventa se pudrieron en las montañas nicaragüenses salvándose sólo diez y escapando Nelson tan gravemente enfermo que estuvo a punto de morir.

Naturalmente, el viaje a Panamá jamás se llevó a cabo después de tan terrible experiencia.

Inglaterra no se desanimó por ese fracaso y prestó entonces ayuda financiera a una fuerte compañía privada que envió a CentroAmérica a un noble inglés,

Sir John Bailey. Este no obtuvo mejor resultado y regresó desanimado y enfermo a su patria.

En 1826 se fundó en los Estados Unidos una Compañía privada con el fin de lograr una concesión para construir un canal, ya por Panamá, ya por Nicaragua. Henry Clay, Secretario de Estado apoyó la idea y ayudó a la empresa, pero ésta no pudo conseguir el tremendo capital necesario y la Compañía cuyo Presidente era Aaron H. Palmer, de Nueva York, se disolvió casi inmediatamente.

No fué sino a mediados del siglo XIX cuando el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica se interesó oficialmente en la construcción de una vía de agua por Centro América. La expansión de esta poderosa y nueva nación, sus intereses en la costa del Pacífico y el intento de la Gran Bretaña de posesionarse de una vía que con el tiempo sería de una

importancia enorme para el desarrollo naval y económico del país que la obtuviera, abrieron los ojos del Tío Sam quien se dió cuenta a tiempo del peligro que significaba para su futuro el que una nación europea y conquistadora llegara a ser poseedora de tan preciado camino.

No es de extrañarse, pues, que los Estados Unidos, con esa decisión conque sabe enfrentarse a sus enemigos grandes y potenciales, dilucidara de una vez por todas la cuestión, advirtiéndole a Inglaterra que “no toleraría el control por parte de ninguna nación extranjera, de canal alguno sobre territorio centroamericano”.

En el año de 1849 Elijah Hise en representación de los Estados Unidos de Norteamérica negoció un tratado con el gobierno de Nicaragua por medio del cual esta pequeña República le concedía al gobierno norteamericano derecho exclu-

to de los franceses, Nicaragua y Costà Rica decidieron cancelar la concesión. .

También en el año de 1860 llegó al Istmo de Panamá con el fin de estudiar la posibilidad de la construcción de una ruta de agua a través de su estrecha garganta, una misión rusa de la cual era jefe un General del Estado Mayor del Ejército Imperial, amigo íntimo del Zar. Sin embargo, la misión encontró el proyecto impracticable y un par de meses después de haber llegado a las ardientes playas del trópico se embarcaron de nuevo, rumbo a las heladas estepas de su lejana patria.



**Istmo**



El primer paso concreto dado para la construcción del Canal Interoceánico fué obra de una Compañía francesa, formada en el año de 1881 en París, Los trabajos de penetración efectuados por los galos ahorraron más tarde, tiempo, trabajo y dinero a los norteamericanos cuando éstos continuaron la obra que había dado lugar a uno de los fiascos financieros más grandes que conoce la historia.

La Compañía francesa llegó después de miles de dificultades hasta el macizo de montañas que cerraba el paso a la Civilización y que se conoce actualmente con el nombre de "Corte de Culebra". De allí no pasaron adelante.

Del año 1881 hasta el año de 1904 en que traspasaron sus derechos a la Com-

pañía norteamericana, gastaron los franceses más de trescientos millones de dólares y dejaron enterrados en el subsuelo los yertos y rígidos cuerpos de miles de compatriotas. Los norteamericanos terminaron el Canal diez años más tarde gastando en total trescientos setenta y cinco millones de dólares. De no encontrar el trabajo tan avanzado el Gobierno de los Estados Unidos hubiera tenido que gastar, como es fácil suponer, más de seiscientos millones en la construcción de la portentosa obra, tan deseada por las demás naciones de la tierra que muchos años antes de que el proyecto se realizara se dieron cuenta de la importancia que tendría y no escatimaron esfuerzo para obtenerla. Los países más poderosos de ese entonces como Francia, Inglaterra y Rusia vislumbraron lo que significaba para su poderío esa ruta a través del Istmo de Panamá y disimuladamente, primero, para no despertar el

recelo de los Estados Unidos al que ya consideraban como rival poderoso, y abiertamente después, hicieron lo posible para lograr las ventajas que se obtendrían de su posesión.

El hecho de que no se escogiera la ruta de Nicaragua demuestra que la zona por la cual se trazó el Canal, histórica y comercialmente, tenía y tiene tal vez más importancia que cualquier otro lugar del Nuevo Mundo. Cristóbal Colón, el descubridor de la América, no halló sitio más apropiado para fundar la ciudad más importante de ese entonces que el lugar por donde se comenzó a construir el Canal. Allí se levantó "Nombre de Dios", plaza de gran auge y comercio. Sobre esa misma ruta, el descubridor del Mar del Sur, Vasco Núñez de Balboa cruzó las montañas seguido de un puñado de valientes y de su fiel "Leoncito" (perro que por su fiereza y por haber destrozado con sus afilados dientes a más de dos-

cientos indios había obtenido el grado de Capitán y un salario como tal, del Rey de España) y se posesionó “en nombre de Dios y de Castilla” de ese nuevo, inmenso y bello Océano Pacífico. A través de esa delgada faja de tierra se transportaron sobre las encorvadas espaldas de débiles indios que trepidantes bajo las latigazos de sus opresores, esperaban heroicos y altaneros la hora de la liberación y la venganza, las inmensas y fabulosas riquezas del devastado imperio de los Incas. Hasta allí llegaban los audaces galeones de España, después de atravesar el Atlántico proceloso y traicionero, con su tripulación de expresidarios y asesinos para llevar a la Corte todo el oro, la plata, perlas y piedras preciosas que los conquistadores lograban arrebatarse a los indios. Sobre la misma ruta otra larga caravana de esclavos, entre los cuales había ya muchos negros traídos del Africa, transportaban las mercan-

cías, las armas y los víveres que se enviaban desde la Península a los soldados del Sur. Sobre esa faja de tierra, garganta privilegiada que une los continentes, se concentraron las tenebrosas actividades de piratas y bucaneros que aterrorizaron las poblaciones y escribieron una página de muerte, sangre y espanto en la Historia de la conquista. Últimamente, en la ciudad de Panamá en los primeros años del Siglo XIX se reunió la primera conferencia de naciones americanas con el fin de preservar la Libertad y el Derecho y oponer una valla a las ambiciones del imperialismo europeo.

**Desastre**



La Compañía francesa que se fundó con el fin de llevar a feliz término la empresa de construir el Canal fué respaldada espléndidamente por el pueblo francés con entusiasmo único y enloquecedor. Todas las clases sociales sin distinción política o económica se unieron para respaldar la empresa. El banquero, el aristócrata, el sacerdote, el jornalero y el artista; el viejito enfermo que guardaba sus ahorros y la vieja viuda que vendió su terrenito para comprar acciones. El muchacho de escuela, el soldado, el universitario y el político profesional, todos, con la esperanza prendida en el pecho, con el deseo de adquirir una fácil riqueza en una inversión que centuplicaría sus capitales, sin titubeos ni reproches, sin sospechas ni preguntas, depositaron el di-

nero necesario en las ávidas manos de los representantes de la Compañía . . . Bien lejos se encontraban de pensar entonces, que debido a la imprevisión, al derroche y a la corrupción de los encargados de construir la vía interoceánica por el Istmo americano, quedarían pronto reducidos a la más grande miseria, víctimas inocentes del más resonante fracaso financiero en la Historia del Mundo.

El desastre se debió en primer lugar a que los franceses quisieron construir el Canal desde un punto de vista eminentemente especulativo, sin preocuparse en lo más mínimo de la enorme finalidad civilizadora que en el acercamiento de los pueblos significaría obra tan importante. Pensaron sólo en un gigantesco y audaz proyecto que una vez llevado a la realidad constuiría una mina de oro y una fuente de riqueza y prosperidad inagotables.

Los ingenieros, no fueron figuras principales en la organización de la Compañía, sino secundarias, ya que los financieros controlaron desde un principio los puestos directrices. El presupuesto elaborado por los ingenieros, fué arbitraria y drásticamente rebajado por los financieros, con el resultado de que continuamente se tuviera, una vez comenzadas las excavaciones, que hacer continuos pedidos de dinero a Francia para angustia y desesperación de los miles de accionistas quienes se dieron cuenta de que tenían que seguir "contribuyendo" a la fuerza para no perder lo ya invertido, y de que pasaría mucho tiempo antes de que la empresa pudiera pagar el primer dividendo.

En los libros de la Compañía las cuestiones financieras privaban sobre las cuestiones de técnica y ni siquiera se puso atención al estado de las excavaciones, obsesionados los directores por le-

vantar más fondos para cubrir gastos tan extraordinarios como demandaba la continuación de las obras.

Como resultado natural de ese espíritu, el robo, el peculado, la mala fé, sentaron sus reales en el Istmo a lo largo de los trabajos en una forma casi inconcebible: Para cada trabajo aún el más mínimo e insignificante se celebraban contratos, y los contratistas favorecidos, sin excepción, eran obligados a pagar subrepticamente grandes cantidades de dinero a los jefes de la Compañía que se encontraban en Panamá. El propio hijo de Monsieur de Lesseps a cuyas espaldas se hacía todo esto, era uno de los favoritos a quien todo contratista tenía que otorgarle una alta suma de dinero por la influencia que él ejercía, y el provecho que, naturalmente, él podía proporcionarle a la firma que recibía el contrato.

Nadie se preocupaba por los precios. Sólo había una regla: todo lo que se ven-

día a la Empresa era a un precio exorbitante; todo lo que ésta tenía que vender, ocasionalmente, era a un precio mínimo y ridículo.

El Director General de los trabajos, un tal Dingler, ingeniero francés, a expensas de los accionistas se hizo construir una palacial mansión que costó más de cien mil dólares. Decidiendo traer a su familia que se encontraba en Francia y que sólo la acompañan su esposa y una hija, construyó por cuenta de la Compañía también, una casa de campo a un costo de ciento cincuenta mil dólares. La muerte, sin embargo, puso su soplo trágico sobre la soberbia construcción, pues las infelices mujeres apenas llegaron al Istmo fueron atacadas por la fiebre amarilla y conducidas al hospital, murieron algunos días después presas de horribles sufrimientos. Dingler, medio loco de dolor, no quiso habitar nunca la casa que todo el mundo conoció más tarde como

### “La mansión de la tragedia de Dingler”

Durante el desempeño de sus funciones, Dingler tuvo un sueldo anual de cincuenta mil dólares, más cincuenta dólares extra que ganaba por día cada vez que, inspeccionando los trabajos viajara más de una milla en su carro especial de ferrocarril que a un costo de cuarenta y dos mil dólares se había hecho construir.

Por su orden se edificaron dos hospitales, uno en Colón y otro en Ancón a un costo de más de siete millones de dólares y el edificio principal que hizo levantar para oficinas costó, él sólo, cinco millones de pesos oro.

El despilfarro en las peticiones de materiales y toda clase de artículos innecesarios fué fenomenal. Se pidieron destinadas a un país tropical como Panamá en donde nunca había caído un copo de nieve, cincuenta mil palas destinadas a remover la nieve; se compraron quince

mil linternas de metal que se guardaron para la celebración que se haría ocho o diez años más tarde, el día en que se inaugurara el Canal; se importaron sesenta lanchas de primera clase que se fueron colocando sobre la ruta que había de seguir la vía acuática, para ir las lanzando al agua a medida que el trazado del canal avanzara tierra adentro, hacia el Pacífico. La cuenta corriente, en una sola oficina al año, para gastos de papel, lápices, tinta y secante subió a ciento ochenta mil dólares. Y cuando los norteamericanos por mandato del Destino y para salud del Continente se hicieron cargo de las obras, encontraron un gran depósito en el cual había, entre otras cosas, dos toneladas de plumas de escribir mohosas y oxidadas que nunca habían llegado a usarse.

No sólo de esta manera infame y sin precedentes robaban los jefes de la Compañía a los pobres accionistas que allá

en la lejana Francia esperaban anhelantes el día en que podrían recuperar el dinero que confiadamente habían entregado a una partida de hombres sin responsabilidad y sin conciencia. En muchas otras y diversas formas se utilizaba el dinero que debía emplearse exclusivamente para las excavaciones que día por día, a medida que se avanzaba en los trabajos se hacían difíciles, pues la selva era más espesa, el clima más mortífero y los peligros más certeros. Dos años continuos de servicio le daban derecho a cualquier empleado administrativo a cinco meses de descanso, con salario pago y los gastos de ida y regreso a Europa, de él y de su familia. Los gastos "extraordinarios" no se apuntaban y si se hacía no se llevaba el control de ellos. Esto dió por resultado que algunos empleados sabiendo que lo que pidieran con el pretexto de que era necesario para el servicio no les sería negado, se dedicaran por entero

desatendiéndose de sus labores, a hacer pedidos de artículos, con, especialidad muebles, que después vendían a bajo precio e impunemente a particulares. Se fundaron varias compañías entre los mismos empleados sólo para especular en esta forma.



**“Vista de una Sección”**



El ingeniero que sustituyó a Dingler en sus funciones al partir éste para Europa, pues no pudo sobrellevar la pena que le causó su tragedia, se hizo construir para uso particular de él y su familia un pequeño chalet que costó más de cuarenta y siete mil dólares. Naturalmente, que este estado de cosas aunque se quisiera ocultar tenía que reflejarse en el descontento del pueblo francés que ya inquiría nervioso, constantemente, por los resultados de una empresa que había apoyado amplia y generosamente.

Dispuestos a demostrar, para no perder la confianza de los accionistas, que los trabajos avanzaban, los directores apelaron a una ingeniosa estratagema. Importaron una lancha grande de vapor

que debía colocarse por medio de poderosas grúas en un enorme recipiente de concreto lleno de agua que fotografiado hábilmente por un experto, daría la impresión de que era una sección del Canal, ya construída, por donde podían ya navegar pequeños barcos de vapor. Esto, además de inspirar confianza, serviría de acicate para que nuevas víctimas cayeran en el lazo y aumentaran el número de los que habían sido explotados tan canallescamente. Se pensó mandar a imprimir, con esa tendencia a lo fabuloso, seis millones de tarjetas postales reproduciendo la fotografía del barquichuelo debajo del cual habría una leyenda que diría: "Vista de una sección del Canal Interoceánico de Panamá que será el orgullo de Francia y que actualmente construye el genio francés. Para la terminación de este proyecto que dará una inmensa fortuna a los accionistas es necesario la ayuda decidida de todo buen

francés . . . Compre usted acciones de nuestra Compañía, sea patriota . . . y sea rico dentro de poco”.

Era evidente. Nadie hubiera podido resistir tal invitación. Nunca se ha sabido el por qué no se llevó a efecto tan audaz como diabólico proyecto. Temor . . . ? Miedo de que se descubriera la superchería . . . ? Es posible. Lo cierto es que los norteamericanos encontraron a un lado de las excavaciones, ladeada sobre un costado, perdida entre la maleza que la cubría, como cansada de esperar, una hermosa lancha de vapor, enmohecida y arruinada por las lluvias y el sol, y a la cual, misericordiosamente se le prendió fuego para acabar con la inerte agonía que siempre agobia a las cosas abandonadas . . .

**“La Fiebre Amarilla”**



—XIV—

Uno de los mayores obstáculos que encontraron los franceses en su empresa fue la terrible fiebre amarilla que los hizo víctimas indefensas de tan temido flagelo. La fiebre diezmó de tal manera las filas de los audaces galos; que las obras se fueron quedando virtualmente sin trabajadores.

La Ciencia de la medicina preventiva no se había desarrollado aún en Francia ni en ninguna otra parte del mundo hasta el extremo de calcular que era preferible prevenir que curar y los franceses no tomaban precaución alguna contra la picada del insignificante mosquito, al que nunca creyeron capaz de ser el causante de tan terrible mortandad. Y sin embargo fué el mosquito con su

lancetazo venenoso, el ejército invisible que cayendo con furia salvaje sobre los miles de hombres que desprevenidos rompían la tierra, el que llenó la ruta del canal de miles de tumbas, en donde reposaron su último sueño tantos aventureros que jamás pensaron que no volverían a ver el cielo de su país de origen.

La fiebre amarilla no tenía predilección. Mataba a trabajadores e ingenieros por igual. Los médicos, con una leve sospecha de que el inestinguible mosquito era culpable, trataron de combatirlo por los medios más elementales sin saber a ciencia cierta a donde dirigir sus ataques. Y mientras tanto, en los charcos de aguas corrompidas, en las lagunas, en las orillas de los ríos, en el profundo corte hecho por las excavaciones, en los techos de las casas, en los excusados sin higiene y hasta en los mismos hospitales construídos especialmente para atender allí a las innumerables

víctimas de la picada mortal, reproducíanse millones de mosquitos, que a la vez dejaban allí millones de huevos que horas después se convertían en nuevos millones de bichitos alados, que con saña infernal, sembrando por doquier la muerte y el espanto contribuían eficazmente a la hecatombe.

Sin conocimientos científicos exactos que hubieran sido precisos en esos trágicos momentos, los médicos no sólo tenían que combatir la fiebre amarilla que era rápida en sus estragos y que mataba a los infelices que la contraían a los pocos días en medio de los más crueles dolores, sino la malaria, inoculada por otra clase de mosquito y cuyo veneno de índole letal causaba miles de complicaciones en el organismo: fiebres, desánimo para el trabajo, cansancio, anemia, enflaquecimiento y vómitos. Los enfermos casi no tenían fuerzas para utilizar sus herramientas, ni levantar los pesa-

dos picos, ni hacer ninguna clase de trabajo y vagaban bajo el terrible sol, esqueléticos, macilentos, sus rostros sellados por enormes ojeras, como hombres que han perdido toda ilusión y sólo esperan como un fin bondadoso a sus sufrimientos la antes temida y ahora anhelada muerte.

En los hospitales se decidió, como medida de precaución poner las patas de las camas en grandes palanganas de agua para evitar que los miles de insectos de toda clase provenientes de los montes cercanos treparan por ellas y llegaran a las ropas de los enfermos. Y en esas mismas palanganas, a los pies de los que acostados allí prendíanse con un destello de esperanza a los conocimientos de los médicos, miles de mosquitos de las cincuenta clases diferentes que existían, entre las cuales once eran de picada mortal, contándose entre éstas la conocida posteriormente por "stegomya fas-

ciata" propagadora de la fiebre amarilla y la conocida por "anopheles" causante de la malaria, florecían sin restricción, burlándose de los incesantes esfuerzos de la Ciencia que en lucha con la Muerte, por amarga ironía, contribuía a la propagación, en los mismos hospitales, del peor enemigo de la existencia que en esos amargos días podía encontrarse en las tierras de América.

Los que después de una larga y heroica lucha salían con vida de los hospitales, llevaban la decisión prendida en el pecho de regresar a sus patrias en el primer barco que se desprendiera de las costas del Istmo hacia la vieja Europa. Y así lo hicieron miles de hombres que tiraban sus herramientas con pavor y salían huyendo de la muerte y la locura. Otros, menos afortunados, sin familia o con cuentas pendientes con la justicia de su país, no pudiendo tomar este camino se entregaban a la vida orgiástica,

a todos los vicios y aberraciones imaginables y terminaban por parar en el manicomio, el hospital nuevamente o el cementerio.

En general, pues, el ambiente de extravagancia, de corrupción, de miseria moral; el dolor y los sufrimientos causados por las terribles y desconocidas plagas americanas; el diario espectáculo de la muerte que sin descanso segaba vidas con trágica delectación; la impotencia de la Ciencia para contrarrestar o siquiera minimizar el enorme holocausto que en aras del Progreso ofrecía Francia el mundo; el clima inhóspito; el sol, que más que fuego parecía metal derretido cuyos chorros hirvientes caían sobre las ya morenas espaldas de los trabajadores y en fin, los obstáculos naturales que se acrecentaban día a día, ofreciendo la selva más resistencia, oponiendo con más saña; con más resolución, el pecho amplio y fornido de montañas al

avance de los mortales como si quisiera detener a los sacrílegos que hollaban con el acero la misteriosa tradición de su ubérrimo vientre, todo esto unido a la dulce nostalgia que suavemente derramaba su llanto sobre los corazones, hizo decaer el espíritu de conquista y buscar anhelantes a los hombres, el olvido, ya en el espumante champán, ya en los brazos acariciadores de las mujeres fáciles . . .



**La Gran Injusticia**

El desastre fué inevitable . . . .

A medida que pasaban los días la enorme caravana de hombres amargados sin una esperanza, sin una ilusión, que abandonaban el Istmo, aumentaba. Varios miles partieron hacia Jamaica, otros regresaron a Europa y más de diez mil se regaron por Sud América en busca de una vida mejor.

Los trabajos se paralizaron y en Francia, los directores de la Compañía, no pudiendo engañar más al público tuvieron que confesar el monumental fracaso que había costado cientos de millones y había lanzado a la ruina a miles de familias. Hubo mitines públicos y las autoridades tuvieron que intervenir rápi-

damente para evitar derramamiento de sangre.

Y como siempre sucede en estos casos, hubo una gran injusticia: el procesamiento de Monsieur de Lesseps que a los setenta años veía amargada su vejez y una larga vida de honradez y trabajo con los cargos bochornosos de estafador y ladrón, habiendo sido él mismo una víctima propiciatoria de los que por imprevisión y avaricia no supieron responder a su confianza y a la de todo un pueblo.



**Nueva Vitalidad**

Los norteamericanos triunfaron ruidosamente en donde los franceses fracasaron. Encontraron los mismos obstáculos, el mismo clima, las mismas enfermedades. Pero atacaron la empresa con otro espíritu y esto, naturalmente, dió maravillosos resultados.

Ante los grandes fracasos o grandes triunfos es preferible no emitir juicio alguno. El desenvolvimiento de los pueblos y las razas se encarga de señalar implícitamente y con argumentos irrefutables si lo acontecido fué mandato inexorable del destino histórico . . .

En la empresa del Canal, los norteamericanos llegaron posesionados de una vitalidad nueva, de un espíritu nuevo y sobre todo de un enorme entusiasmo. El

Canal debía ser construído no con el fin primordial y único de hacer dinero, pensamiento básico de los franceses, sino más bien, como una gigantesca empresa de proyecciones monumentales en beneficio del mundo y de la Civilización que, acercaría las costas de una gran nación y al intensificar su comercio, por un fenómeno reflejo, acrecentaría el comercio y la prosperidad de todo el continente americano.

Los trabajos comenzaron en 1904 bajo los mejores auspicios. Se ofreció las más amplias garantías a los trabajadores con el fin de estimularlos a que se engancharan en una labor que ya tenía fama en el mundo entero de ardua y peligrosa. Quizás por esta razón el obrero norteamericano, el proletario, no respondió como se esperaba a la excitativa, los europeos en muy poco número y los nativos de Panamá en ínfima proporción. El grueso del nuevo ejército lo formaron, pues,

millares de negros de las Antillas... Encontraron en los trabajos del Canal una posición segura por varios años que los puso a cubierto del hambre y de la miseria. La fuerte constitución del negro se adaptaba a las mil maravillas al esfuerzo requerido, y su carácter jovial, religioso y sumiso lo dotaban de cualidades excepcionales para un trabajo en el cual se necesitaba disciplina moral y física.

De los trescientos millones de dólares gastados por los franceses los nuevos excavadores sólo pudieron aprovechar en trabajo ejecutado y maquinarias utilizables treinta millones. La mayor parte de las máquinas se encontraban oxidadas, descompuestas o sin piezas y por lo tanto sin posible uso ya que los gastos de reparación hubieran costado tanto o más que si se compraban nuevas.

Aprovechando la experiencia que trajo el desastre anterior, lo primero que se

hizo fué tratar de extirpar las enfermedades y las mortíferas plagas, enemigos No. 1 de la construcción del Canal. Todavía Panamá era el paraíso de la fiebre amarilla, de la malaria, del beri-beri y otras muchas enfermedades casi desconocidas que se habían presentado posteriormente debido a la falta de higienización adecuada, al descuido y a los pocos conocimientos que había para combatirlas.

El Presidente Roosevelt había nombrado ingeniero jefe de los trabajos a John Findley Wallace con un sueldo anual de veinticinco mil dólares. Cuando Wallace llegó al Istmo encontró cientos de casas medio derruidas, hundidas en el fango, sucias y deshabitadas, verdaderos focos de infección y criaderos de alacranes, escorpiones y mil clases de bichos más entre los cuales se encontraba el mortal y traicionero mosquito, mensajero de la Muerte.

Al principio, las operaciones sanitarias encontraron grandes obstáculos. En primer lugar los oficiales sanitarios no podían obrar según su modo de pensar, pues estaban subordinados a una comisión militar, la misma que dirigía la construcción de la vía, y sin autonomía total sus actividades tenían que sujetarse a la forma y al protocolo, en momentos en que había que obrar con rapidez y tino. En segundo lugar, no había personal profesional suficiente y los medicamentos escasearon desde el primer momento. La ignorancia en cuestiones sanitarias de la "Comisión del Canal" con sede en Washington y la testarudez de las gentes del Istmo se unieron y coadyuvaron inconsciente e involuntariamente con el terrible mosquito en su tétrica labor.

Al pedido, enviado desde Panamá, de que mandaran a la mayor brevedad redes de alambre para proteger los edifi-

cios, la Comisión respondió que era infantil el uso de estas redes y que no se podía comenzar con lujos y extravagancias después que la experiencia había enseñado lo que esto le había costado a los franceses. Cuando al fin, convencida la Comisión de que no por lujo sino por urgente necesidad se había hecho el pedido, decidió enviar las redes y éstas fueron colocadas en el exterior de las casas, mucha gente protestó y armados de afilados cuchillos se dió a la tarea de destrozalas inmediatamente. Nadie quería creer que el minúsculo insecto, el “inofensivo” y hasta gracioso —si se le mira bien— mosquito, pudiera causar la muerte. “Creencias absurdas —decían— suponer que un bichito tan pequeño fuera el culpable de tanto dolor y desastre . . . Y en último caso, nadie iba a obligarlos a vivir encerrados dentro de una jaula—porque eso era lo que iban a parecer las casas ahora, jaulas— y ellos

dentro, como pájaros o como fieras del monte . . . ”

Hubo que obligarlos por medio de amenazas y en muchos casos se tuvo que recurrir a la fuerza para que dejaran proteger sus viviendas. Esto evitó por lo pronto que los mosquitos invadieran la morada de los trabajadores.

La propaganda sobre los trabajos de la vía interoceánica continuó en los Estados Unidos y poco a poco, ya más confiados, fueron llegando a las playas del Istmo cientos de obreros yankis, deseosos de contribuir en la construcción de una obra que años después sería la admiración del mundo, el orgullo de la técnica y del esfuerzo norteamericanos...!

El ingeniero jefe nombrado por el Presidente Roosevelt no resultó ser el hombre para el puesto. Creyó encontrar, tal vez, en Panamá, un trabajo fácil y rutinario y se encontró en un ambiente

en donde se necesitaba cualidades excepcionales para dirigir la tremenda labor de excavación: inteligencia, tacto, valor, energía, tenacidad y sobre todo un amplio espíritu de sacrificio.

Y esto era así en efecto. Y había sido así desde el principio. Porque desde el principio el proyecto del Canal opuso obstáculos y fué objeto de grandes controversias. Para decidir si el Canal había de construirse a nivel o con el sistema de esclusas, que daría una altura al agua en el centro, de ochenta y cinco pies sobre el nivel del mar, se nombró una Comisión especial que se trasladó al Istmo, Comisión compuesta por varios ingenieros norteamericanos y cinco ingenieros extranjeros que a petición del Presidente de los Estados Unidos nombraron cinco países diferentes. La mayoría de la Comisión votó por la construcción de un canal a nivel, la minoría por un canal con el sistema de esclusas, pero el

Presidente apoyó a la minoría y el Congreso apoyó al Presidente.

La construcción de una casa, de un ferrocarril, de un puente, de un dique o un edificio cualquiera es relativamente fácil en lo que se refiere al equipo "específico" que se ha de utilizar, pues se puede pedir a una fábrica, ya que hay fábricas que se dedican especialmente a construir materiales e instrumentos para construir diques, edificios, ferrocarriles, puentes y casas. Pero canales como el de Panamá no se hacen todos los días, de manera que todas las maquinarias tuvieron que ser inventadas y hacerse planos especiales después de cuidadosos y largos estudios, de equipos que consultaran y que respondieran a todas las necesidades de un canal interoceánico. Sin embargo, a pesar de todo el cuidado observado, los ingenieros se equivocaron en el costo, trabajo y tiempo que requería la construcción del Canal no una sino

varias veces y tuvieron que convenir en que el proyecto era tan portentoso y gigantesco, que todos sus cálculos habían sido hechos muy por debajo de la realidad.

La misma cosa había ocurrido a los franceses años antes, pues calcularon que podrían construir un canal a nivel, de una profundidad de veintiocho pies, en ocho años, a un costo de ciento catorce millones de dólares y después de los ocho años de labor se vinieron a dar cuenta que necesitaban más de trescientos millones de dólares y más de veinticinco años para construir un canal de esclusas de solo quince pies de profundidad.

Wallace, confuso y aterrado de su responsabilidad telegrafió al Presidente comunicándole que renunciaba el cargo por razones personales y que regresaría a los Estados Unidos en uno de los próximos barcos.

El Presidente con ese carácter emotivo, agresivo, que lo distinguía y llenó su espíritu de amarga desilusión acusó públicamente al ingeniero de pusilánime y nombró inmediatamente a John Stevens en su reemplazo con un sueldo de treinta mil dólares anuales.

La vacilación en atacar inmediatamente de manera rápida y eficaz al terrible enemigo, dió por resultado el que éste atacara con saña y con estrategia digna de mejor causa a sus nuevas víctimas. En el año de 1905 hubo en Panamá un amago de fiebre amarilla. En menos de una semana se constataron más de treinta casos y treinta tumbas abrieron sus profundas y negras bocas como signo ominoso y terrible de que la Muerte, señora y reina del Istmo, preparaba una nueva y horripilante carnicería.

Se tuvo que obrar enseguida y ciertamente. Otra vacilación significaba el

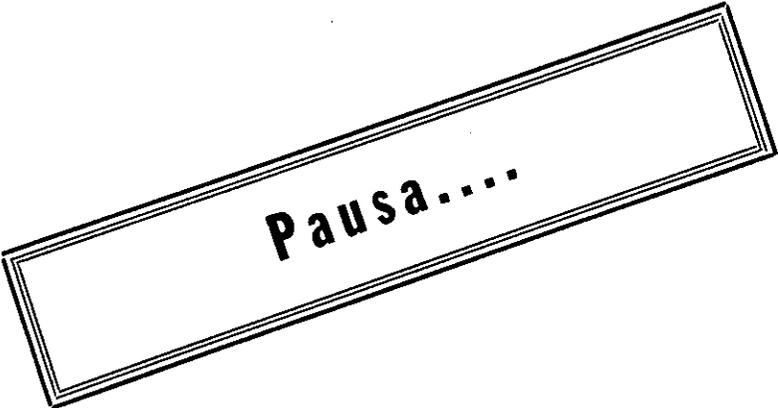
comienzo del desastre. Se importó gran cantidad de medicinas, médicos y enfermeras, se empleó a un gran ejército de expertos para destruir por medio del fuego, del veneno y de rellenos los focos de infección en donde se reproducía libremente el mosquito. Esto conjuró el peligro en parte, pero ya había cundido el pánico . . . ! Todo el mundo recordaba los días del canal francés. Todo el mundo se sentía predestinado a sucumbir bajo el terrible lanzetazo del invisible enemigo . . .

El pavor fué de tal naturaleza, tan estupendo, que inició una verdadera estampida, un torrente humano que se desparramó nuevamente por los países vecinos. La mayor parte de los trabajadores abandonaron en bandadas las obras, dirigiéndose a la ciudad de Colón con el propósito de tomar allí los barcos que salieran para el Norte. Entre los que esperaban barcos, impacientes y llenos

de angustia se encontraba John Stevens, el ingeniero jefe de las obras nombrado por el Presidente Roosevelt en reemplazo de Wallace . . .

Un peligro enorme se cernía sobre la Unión y las autoridades tuvieron que hacer esfuerzos inauditos para evitar que los ya contaminados tomarán los barcos y llevaran la terrible enfermedad hacia el Norte.





**Pausa....**

—XVII—

Destruídos sin compasión los focos de infección, se controló fácilmente la fiebre amarilla que desapareció casi por completo del territorio del Istmo. Entonces, ya con más calma se pudo trabajar con seguridad y eficiencia. Se hizo una campaña sanitaria tan intensa que costó al Gobierno más de dos millones de dólares anuales durante todo el tiempo que duró la construcción de la gran vía.

Saneado el territorio y encauzados los trabajos de una manera científica desapareció el temor y gran número de obreros regresaron a sus labores a aunar el esfuerzo noble del músculo en la realización de una empresa cuya terminación era esperada con impaciencia por el Mundo.

**La Conquista del Mosquito**

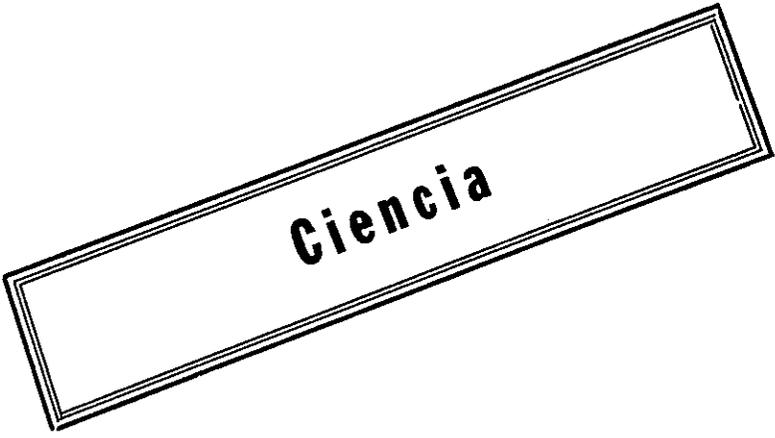
—XVIII—

El enemigo tímido a cuyo nombre se llenaban de pavor los corazones; el enemigo implacable y sanguinario, que no se cansaba de matar; el enemigo de cerradas filas, formado por millones de millones que se reproducía sin cesar; el enemigo ante cuyo empuje en tres ocasiones diferentes huyeron los hombres despavoridos, aterrados, hombres de todas las razas y de todos los meridianos; el enemigo, en fin, mortal, que no erraba tiro y que abonó el subsuelo del Istmo con una incontable cantidad de cadáveres, fué el mosquito.

No hubo un paso cerrado de árboles en la selva; no hubo un pantano; no hubo un río, una montaña o cualquier otro peligro que no salvara el hombre en la re-

gión del Istmo. Ni los indios con sus flechas envenenadas, ni las fieras con sus ataques nocturnos, ni el sol con su latigazo de fuego, ni la canícula, ni las lluvias, ni la superstición, ni el miedo a lo desconocido contuvieron el avance humano que poco a poco, paulatina pero firmemente iba cumpliendo su misión civilizadora impuesta por designio inexorable del Progreso. Solo el mosquito, minúsculo insecto alado fué el que hizo zozobrar la Historia. Por eso la conquista del Istmo puede decirse que fué la conquista del mosquito y su aniquilamiento hizo posible la construcción del Canal y el acercamiento de las costas de los Estados Unidos contribuyendo a su gran y actual preponderancia política y económica.

Dónde no pudo vencer Francia, venció Norte América que gracias a Cuba y a Inglaterra supo quién era su enemigo, cómo combatirlo y cómo exterminarlo.



**Ciencia**

El mosquito fué el Soberano y Señor de las selvas de Panamá, pero también existió, y existe en otras regiones de Centro, Sud América y las Antillas. En Cuba causó gran mortandad y en la costa atlántica de Colombia causó verdaderos estragos.

Por eso no sólo en la región ístmica hubo hombres de ciencia determinados a acabar con tan terrible insecto, sino en otros países n donde también, como en Panamá, sembraba la muerte y la desolación por doquier.

De los conocimientos adquiridos se aprovecharon los hombres del Istmo a quienes se les había confiado la misión de construir el canal, sin detenerse en obstáculos ni sacrificios.

Sir Patrick Manson, hombre de ciencia inglés después de largas investigaciones había demostrado que el mosquito podía ser el agente trasmisor de cualquier enfermedad. Si un mosquito contaminado —esta era su teoría— picaba a una persona en perfecto estado de salud, nada trascendental ocurría fuera de que la persona atacada sentiría el casi imperceptible dolor del agudo lancetazo y el mosquito obtendría un buen almuerzo de sangre pura y saludable. Pero si este mismo mosquito picaba a una persona enferma, al picar a otra sana le inocularía en la sangre la enfermedad de la persona afectada que había sido picada primeramente.

Este descubrimiento hizo época y fué la base de estudios subsiguientes por parte de científicos y médicos de todas las naciones de la Tierra.

Sobre esta teoría se basó un médico inglés, el Mayor Roland Ross del ejército.

británico, para sus investigaciones que lo llevaron a la conclusión de que la malaria sólo era trasmisible por la picada del mosquito.

Ya en la Habana, Cuba, veinte años antes, el distinguido médico Doctor Carlos Finlay había asegurado que la única manera como se trasmitía la fiebra amarilla era por medio del ya famoso insecto. Se formó una Comisión médica compuesta por los doctores Reed, Lazear, Carrol y Agramonte que se dedicó a comprobar todas estas teorías.

A estos mártires de la Ciencia, a estos hombres generosos, se debe, bien puede decirse, el éxito de la construcción del Canal Interoceánico.

La Comisión formada por Reed, Lazear, Carrol y Agramonte se apartó de la teoría y se dedicó a comprobar el hecho escueto, sólido, que se demuestra

prácticamente. Es decir, se aprovechaban de lo ya expuesto teóricamente por Finlay, Mason, Ross y otros y sobre estos conocimientos trabajaron arduosamente, para probar si eran falsos o verdaderos. Y comprobaron que eran verdaderos en una forma clara y contundente que no admitió la menor duda.



**Heroismo**

Decidieron como primera medida vivir en una casa en donde habitaban algunos enfermos de fiebre amarilla. De esta manera se exponían al contagio y podrían estudiar sobre sus propios cuerpos, las reacciones del organismo ante la agonía de la enfermedad y los estragos de la peste.

Y como lo pensaron lo hicieron, en aras de la humanidad, silenciosamente, sin alharacas y sin esperanzas de reconocimiento universal, sólo pensando en este deber sublime de amor hacia el prójimo, más fuerte que todos los dolores y los sacrificios, más fuerte mil veces que la misma muerte . . . .

Sin vacilaciones durmieron en la misma cama, arropados con la misma sábana

na, con hombres tiritantes de frío y calcinados por la fiebre, cadáveres vivientes cuyos cuerpos llenos de miseria provocaban espanto; comieron en sus mismos platos, bebieron en las mismas tazas, aprovecharon las sobras babosas y asqueantes que se escapaban de sus bocas sin dientes, de labios caídos y llagosos; vistieron sus mismas ropas hediondas y sudadas, recipientes de todos los humores de esos cuerpos lacerados por la enfermedad y en fin, hicieron todo lo humanamente posible para adquirir la fiebre por medio del contagio.

Una gran desilusión, un dolor inmenso más intenso que el dolor físico, se prendió en las almas de este grupo de hombres al ver que todos sus esfuerzos habían sido infructuosos. A pesar de todo lo hecho ninguno de ellos adquirió la fiebre amarilla, el "vómito negro", lo cual venía a destruir la creencia bastante

generalizada de que la tal enfermedad era contagiosa en extremo.

El otro paso que había de seguirse era tan aventurado y peligroso como el primero. Si la fiebre no era contagiosa, entonces su propagación tenía otro vehículo que no podría ser más que el microscópico mosquito. Las teorías expuestas con anterioridad por tantos hombres de Ciencia se desenvolvían paulatinamente hacia la más completa afirmación.

Agramonte y Reed tuvieron por motivos personales que abandonar los experimentos que quedaron en manos de Carrol y Lazear. La única manera, pues, de seguir adelante era dejarse picar y con ello inocular deliberadamente la fiebre por algún mosquito contagiado.

Esto lo consiguieron fácilmente apasionando algunos mosquitos y soltándolos inmediatamente en un cuarto cerrado lleno de enfermos y penetrando des-

nudos en esa tétrica antesada de la Muerte en donde sus carnes sintieron los pinchazos de los insectos que se cebaron sobre sus cuerpos generosos.

Pero el dolor de las picadas era insignificante para esos hombres cuya única y noble obsesión era apelár a todos los medios, aunque esto les costara la vida, para librar a la Humanidad de uno de los más temidos flágelos conocidos; idea tenaz que embargó sus espíritus y que poco a poco se fué haciendo célula de sus organismos ya debilitados por las interminables noches de insomnio que pasaban inclinados sobre sus notas de estudio en las cuales estaba el contenido de todas sus preciosas investigaciones, o sobre los enfermós, observando . . . , observando intensamente, sin pestañear, sin tomar casi alimentos, olvidándose de ellos mismos con un gran dolor y una gran esperanza prendida de sus corazones.

Y fué en una tarde gris y lluviosa cuando Lazear, los ojos desorbitados, agitando los brazos en alto, dando grandes saltos de alegría, entró en la recámara de Carrol que se encontraba como siempre, inclinado sobre sus libros y notas y parándosele por delante exclamó con incontenible entusiasmo:

—Doctor . . . Doctor . . . Por fin, la tengo . . .

Carrol abriendo inmensamente los ojos se le quedó viendo de pies a cabeza: será posible —musitó como hablando consigo mismo.— Y levantándose estrechó entre sus ardientes brazos a su querido y heróico compañero.

Y estos hombres tan valientes lloraron como débiles mujeres, silenciosamente, de gozo y de satisfacción. Por fin se había comprobado que la fiebre amarilla, era única y exclusivamente transmitida por el mosquito.

—Bien Lazear, lo felicito . . . — exclamó Carrol con entusiasmo.— Ha sido usted mucho más afortunado que yo. Ahora no es cuestión de descuidarse. Acuéstese inmediatamente que yo mismo me encargo de cuidarlo . . . Pero no comprendo . . . No comprendo . . .

—Qué cosa . . . ?

—Que yo no haya sentido nada todavía . . . !!

—Por favor, no lo quiera Dios—exclamó con espanto Lazear que, corazón puro y generoso hasta la exageración, temía por su compañero y se olvidaba de que él mismo estaba condenado.—No lo quiera Dios . . . No lo quiera Dios.—Usted tiene que seguir trabajando para la Ciencia, Carroll . . .

—Y usted también, Lazear, usted también . . .

Fué una lucha titánica. Por primera

vez en su vida, Carroll sintió el aguijón del egoísmo. Olvidó sus trabajos, olvidó sus descubrimientos, olvidó sus enfermos, olvidó sus investigaciones y dedicóse con todas las fuerzas a su alcance a salvar la preciosa vida, que debilitada en extremo se hundía rápidamente en el piélago insondable del no ser . . .

Este esfuerzo le fué fatal porque al mismo pie de la cama de su compañero cayó un día como fulminado por un rayo, los ojos vidriosos, la boca seca y ardiente, presa su cuerpo de una terrible fiebre que lo hizo delirar toda la noche.

El Mundo enteró se conmovió ante este ejemplo de abnegación sin precedentes, ante este concepto sublime del Deber, ante este amor casi inconcebible por la Humanidad doliente.

Se hicieron todos los esfuerzos. Decenas de médicos y hombres de Ciencia llegaron de los Estados Unidos y de otras

partes del Mundo dispuestos a luchar sin descanso para arrebatarle a la Muerte a estos dos hombres sacrificados voluntariamente en aras de la felicidad de sus semejantes.

Todo fué inútil. Después de una terrible agonía, Lazear entregó su alma pura y límpida como una mañana de sol, al Creador. Abrió sus ojos que clavó en el infinito y en su boca se dibujó una sonrisa casi imperceptible de triunfo. Fué un momento de lucidez que arrebató a la Vida para sonreírle a la Muerte. Porque la Muerte no lo había vencido a él; él había vencido a la Muerte rescatándole con el sacrificio de la suya miles de vidas.

Fué un verdadero milagro la salvación de Carrol. Tal vez los infinitos cuidados, el deseo vehemente de que la Ciencia no perdiera este otro hombre generoso, tal vez su constitución más fuer-

te que la del infortunado Lazear o un designio misterioso del Destino que quiso que esa vida noble perdurara en premio de su gran corazón, realizaron el milagro.

Débil, acongojado, su espíritu aplastado por la inmensa tragedia de la desaparición de su compañero que era para él como un hermano, partió Carrol para el Norte, los ojos clavados, fijos, en la bella isla cubana, escenario de sus luchas, de sus esperanzas, de sus dolores y en donde a seis pies de profundidad abonaba con sus blancos huesos la tierra ubérrima, un hombre cuya figura iluminaría por siempre el gigantesco libro de la Historia en donde con caracteres de oro se escriben los nombres de los que en sublime heroicidad se han sacrificado, como Cristo, por amor a los hombres.

El sacrificio no fué en vano. El ejemplo de Lazear y Carrol fué demasiado be-

llo para que no se impusiera y cientos de soldados norteamericanos que a la sazón se encontraban en Cuba, ofreciéronse generosamente a servir de experimento en el combate sin cuartel que había iniciado el Hombre contra la fiebre amarilla.

Muchos murieron. Pero el espíritu de sacrificio fué general y contribuyó a que se perfeccionaran los medios para combatir y destruir el tenaz mosquito y por lo tanto hacer viable la construcción del Canal de Panamá.



**Sanidad**

Ya sin miedo, vencido completamente el mortal enemigo, pudieron dedicarse los constructores de la futura vía interoceánica de lleno a su labor que iba a pedir de ellos el máximo de sus esfuerzos. Pero no por eso olvidaron al mosquito que a costa de la muerte, el terror y la tragedia se había labrado una macabra y triste fama. Se puede decir que los hombres que llevaron a cabo la labor material del canal se dividieron, como si formaran parte de un ejército magníficamente organizado en pie de guerra y poseedor de una inteligente estrategia, en dos grandes divisiones: la vanguardia y la retaguardia. La primera formada por los que limpiaban el proyectado camino de enemigos, provistos de deletéreas sustancias químicas y sobre todo

de espeso aceite que era echado con generosidad en lagunas, huecos y charcos. De esta manera morían millones de mosquitos y sobre todo se destruían millones de huevos. Se calcula que el gasto de aceite ascendía a más de doscientos mil galones anuales en estas operaciones que eran necesarísimas pues el mosquito en el proceso de su desarrollo, cuando de huevo se transforma en larva, hace por lo menos ocho mil viajes a la superficie del charco en donde se está convirtiendo en insecto. El aceite forma una capa impenetrable y al no dejarlos subir mueren asfixiados por falta de aire.

La segunda división o sea la retaguardia estaba comandada por los ingenieros; la vanguardia, sin la cual hubiera sido imposible la labor de la retaguardia, estaba dirigida por uno de los hombres más conspicuos de la Ciencia Médica perteneciente al ejército y quien ya en Cuba había llevado a cabo constantes investi-

gaciones relacionadas todas con la propagación de la fiebre amarilla: el Dr. William C. Gorgas.

En colaboración con el General Leonard Wood,, médico eminente también, el Mayor Gorgas aplicó en sus trabajos los conocimientos dados al mundo a costa de su salud y de su vida, por Carrol y Lazear, con brillante éxito. Su nombre era pronunciado con respeto y admiración en los centros científicos del Universo.

Todo esto influyó en el ánimo del Presidente Roosevelt cuando en uno de sus actos más acertados nombró al distinguido facultativo Jefe de los trabajos sanitarios de la Zona del Canal.



**Auge....**

El proyecto del Canal por el Istmo fué no sólo monumental desde el punto de vista histórico o desde el punto de vista de lo material del proyecto. El Canal fué monumental hasta en sus más pequeños detalles, detalles diarios, que necesitaban de una organización de primera, en la cual no debía fallar el más insignificante resorte.

Los miles de trabajadores embargados en la enorme empresa formaron siempre, en la mente de los directores de ésta, un enorme ejército en pie de guerra. Y en una guerra no sólo cuenta la técnica guerrera, ni los armamentos usados, ni los triunfos, ni las derrotas. Antes que nada cuentan los medios de subsistencia de los soldados, sin los cuales no

puede haber ejército, no puede haber guerra y por lo tanto no puede haber conquista posible. El gigantesco ejército de trabajadores debía estar bien mantenido con alimentos sanos y nutritivos que lo ayudaran a soportar la pesada tarea, sin desmayos ni complicaciones.

Estando el mercado de Panamá imposibilitado para proporcionar tan grande cantidad de comestibles, éstos tuvieron que importarse de los Estados Unidos en donde se consiguieron a precios especialísimos. Estos comestibles eran vendidos a los trabajadores en establecimientos comerciales llamados comisariatos, a precios ínfimos, con un pequeño margen de ganancias para pagar el transporte y la distribución.

Sin embargo, para el establecimiento de estos comisariatos, hubo de llegarse a un acuerdo especial con el Gobierno de la República de Panamá por medio de

ciertas cláusulas contenidas en el Tratado Internacional celebrado entre los dos países, y en el cual el Gobierno norteamericano se comprometía a no vender artículos de ninguna clase a personas que no trabajaran y viviéran en la Zona del Canal. De esta manera Panamá, que generosamente había ofrecido sus entrañas para beneficio del mundo en general y de los Estados Unidos en particular, no vería estrangulado su pequeño comercio, base vital de su existencia.

Se necesita de una poderosa imaginación, de una fantasía digna de un Julio Verne, para darse una idea proporcional de la enorme cantidad de artículos alimenticios que fueron consumidos por los trabajadores de la maravillosa obra. Por lo general y sin causa aparente alguna, los pedidos aumentaban gradualmente hasta llegar a proporciones verdaderamente aterradoras.

Durante el primer año de trabajos se consumieron seis millones de "moldes" de pan, ciento cincuenta mil libras de queso y medio millón de libras de mantequilla; dieciocho millones de libras de carne de res; medio millón de libras de carne de gallina; seiscientas mil libras de carne de cerdo; cuatrocientos mil "moldes" de hielo de cincuenta libras cada uno; millón y medio de libras de cebolla y cuatro millones de tomates; y así, en proporción creciente se siguieron consumiendo artículo de toda clase y naturaleza.

Todo era gigantesco, monstruoso, enorme. Hubo un tiempo cuando se excavaba el "Corte de Culebra", que la excavación de una milla de tierra costó más de quince millones de dólares.

Jamás se usaron billetes de banco para pagar a los trabajadores. Los billetes no son muy limpios como no lo eran tampoco los miles de negros y europeos que

recibían su salario todas las semanas. Para evitar, pues, que los microbios se adhirieran a los billetes y evitar enfermedades e infecciones, se decidió pagar con dinero contante y sonante el día escogido para ello. El dinero se llevaba en varios vagones de ferrocarril que recorrían lo largo de la línea y allí mismo se constituía la oficina de pago. Los obreros desfilaban en dos grandes líneas: una formada por obreros norteamericanos blancos y la otra formada por obreros negros, nativos y europeos; los primeros formaban lo que se conoció como el “rol de oro”, los segundos lo que se conoció como “el rol de plata”. Esta forma de separación racial subsiste aún, sólo que a los pocos europeos que trabajan en la administración del Canal se les ha incluido en el “rol de oro” (\*)

---

\*Es de justicia hacer notar aquí que debido a la patriótica actitud de nuestros gobiernos, a las continuas protestas del pueblo panameño y a la bue-

Por lo general el pago de tan gran-  
de cantidad de trabajadores demoraba  
tres días completos utilizándose mone-  
das de oro norteamericanas y monedas  
de plata panameña. Los obreros, pues,  
tenían que proveerse de los medios ne-  
cesarios para transportar todo ese metal  
a sus hogares, por lo cual muchos lleva-  
ban grandes y pintorescas bolsas indias  
amarradas a sus espaldas, o alrededor del  
pecho y otros se proveían de sombreros  
de altas y fuertes copas los que, después  
de depositado el dinero allí, tapaban con  
trapos y papeles. Los sombreros sujetos  
a un fuerte cordel o correa de cuero cons-

---

na voluntad y comprensión de las autoridades ci-  
viles y militares de la Zona del Canal este sistema  
odioso de discriminación ha ido desapareciendo pau-  
latinamente hasta el punto de que a esta fecha (año  
de 1949) los letreros que señalaban lugares especia-  
les para blancos y negros han sido removidos. Otras  
medidas se han tomado también en contra de la dis-  
criminación racial que han coadyuvado al acerca-  
miento social y económico de los conglomerados que  
viven y trabajan en la Zona del Canal.—N. del E.

tituían un cómodo y seguro medio de acarreo.

Cuando terminaba el pago que requería un gran número de empleados adiestrados, más de mil ochocientas libras de oro y más de veintiséis toneladas de plata se había entregado a los trabajadores. Y en los villorios y pueblecitos que se habían formado a lo largo de la vía en construcción, y en las ciudades de Panamá y Colón, miles de hombres bendecían con sus familias el Canal, que era para ellos el "Milagro del Canal" y que poco a poco se iba tornando en bella y elocuente realidad.



**Fiesta!**

—XXIII—

Fué un día de expectación internacional . . .

Fué un día en que el espíritu norteamericano, se estremeció de noble y justo orgullo. Fué un día en que los veintidós pueblos que forman el Nuevo Continente sintieron afianzarse su libertad política y económica. Y fué un día de inquietud y de desolación para ciertas potencias europeas cuyos planes de conquista en América se derrumbaban por completo ante el empuje que como potencia mundial adquiriría los Estados Unidos, fieles guardadores de la doctrina Monroe.

Día en que el sol salió más temprano, para alumbrar el magno acontecimiento. Día en que se inauguró el Canal de Pa-

namá, empresa que probó el temple de todo un pueblo y que sirvió para hacer un haz de corazones de todos estos países americanos que tienen señalado por el determinismo histórico un mismo, grandioso destino.

Fué un día de inmensa algarabía en las tierras del Istmo. Día de fiesta, de música, de fuegos artificiales; día de gritos, de banderolas, de expansión espiritual y física; día en el cual, a pesar del entusiasmo reinante se tuvo un conmovedor recuerdo para los miles de hombres que sucumbieron en la más formidable empresa realizada por el esfuerzo humano, hombres que hicieron posible con su ejemplo y su sacrificio la realización de un proyecto que parecía nacido de la calenturienta imaginación de un grupo de extraviados mentales.

Y cuando en esa mañana del 14 de Agosto de 1914, el "Ancón", barco pri-

vilegiado para hacer, el primero, la travesía del Canal, inició su histórico viaje dirigido por John Consedine a la sazón decano de los pilotos del Istmo; cuando el numeroso grupo de funcionarios civiles y militares que se encontraban a bordo, contemplaron inmóviles, cómo la poderosa quilla de acero rompía lentamente el agua verde del océano y el agua azul del río Chagres de cuyo potente caudal se sirve el Canal para la navegación sobre el nivel del mar; cuando la inmensa maquinaria, generadora de la enorme cantidad de energía eléctrica que se necesita para la operación de las esclusas se puso en movimiento; cuando se abrieron y se cerraron las monumentales puertas de acero de un peso de más de veinticinco mil toneladas, y bajaron y subieron con estrépito de metal varias enormes cadenas de hierro que pesan más de veinticuatro mil libras; cuando se abrieron y se cerraron más de una docena de gran-

des válvulas de escape que pesan más de una tonelada y se pusieron en marcha más de cien grandes y potentes motores y cuando por fin, después de un viaje de varias horas se divisaron las límpidas aguas del Pacífico que reflejaban como diamantes bajo el beso del sol, un silencio profundo embargó los corazones y los ojos se llenaron de lágrimas de emoción; silencio y lágrimas, homenaje mil veces más elocuente, más sincero y más patético que el grito de entusiasmo más espontáneo, que el mejor pensado discurso o que la felicitación más calurosa . . .



**La Gran Zanja**

Hoy, el Canal de Panamá es eje del comercio mundial. Barcos de todas las naciones de la Tierra surcan sus aguas que sirven de vehículo al acercamiento de todos los países del Orbe. A sus orillas se desarrolla una vida de paz, progreso y trabajo, mientras el Canal, como una serpiente de plata canta un himno de conquista a la faz de los tiempos.

Y al paso de los vientos marinos flamean admiradas las banderas de cien barcos que, de lejanas regiones, de Europa y de Asia, de la Tierra del Fuego y de Oceanía, del Africa y de los mares del Sur, atraviesan el Canal, "La Gran Zanja", aprovechando en su intercambio comercial la obra cumbre del siglo XX.