

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 financistas controlaron desde un principio los puestos directrices. El presupuesto elaborado por los ingenieros, fué arbitraria y drásticamente rebajado por los financistas, 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 substituyó 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

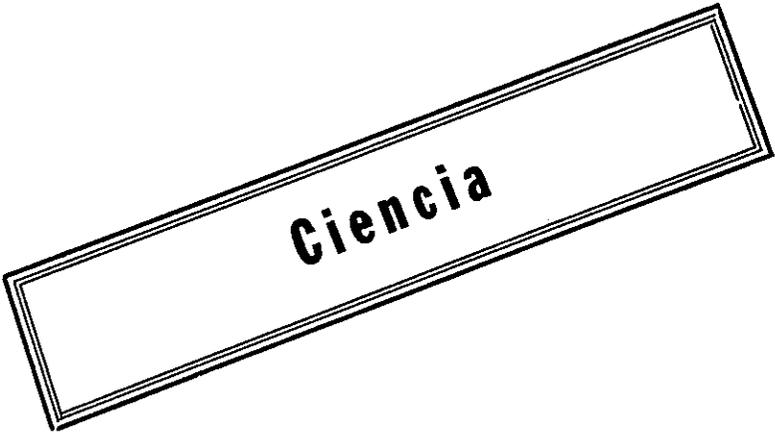
—XVIII—

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 arrebatarse 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

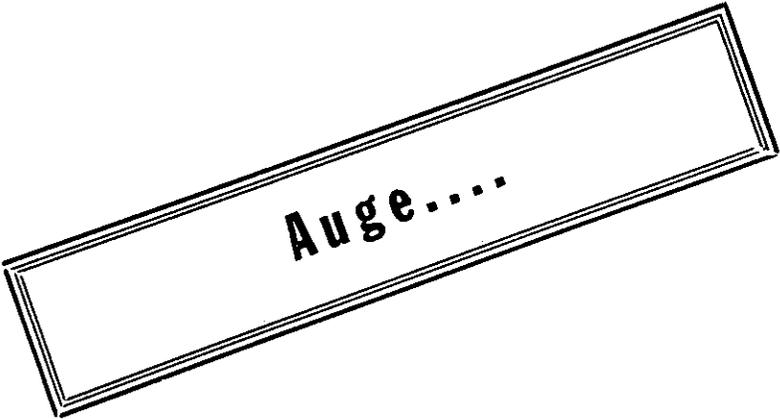
de espeso aceite que era echado con generosidad en lagunas, huecos y charcos. De esta manera morían millones de mosquitos y sobre todo se destruían millones de huevos. Se calcula que el gasto de aceite ascendía a más de doscientos mil galones anuales en estas operaciones que eran necesarísimas pues el 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 veintinueve 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 cantá 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.

—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 veintiun 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.