

Capítulo I

ESTADIA EN PANAMA (Febrero a Julio 1882)

COLON, EL FERROCARRIL INTEROCEANICO

La ciudad fue fundada con grandes ceremonias en Febrero de 1852 y recibió del representante del Gobierno Colombiano el nombre de Colón, “para honrar la memoria de Cristóbal Colón, quien por primera vez echó ancla en esta costa de la tierra firme”. El representante de la compañía del ferrocarril la llamó “Aspinwall”, nombre de uno de los directores de la compañía y los norteamericanos aún la llaman así. Todos los otros llaman la ciudad “Colón”. Es una de las ciudades más jóvenes de Centroamérica. Efectivamente fue fundada de manera enteramente provisoria en el año 1852 por la compañía norteamericana que recibió del Gobierno Colombiano la concesión para la construcción del ferrocarril interoceánico a través del istmo. Como este ferrocarril tuviese mucho tráfico desde antes que fuese terminado como consecuencia de la entonces “fiebre del oro” de California, el caserío sin importancia, recién fundado, creció rápidamente, hasta volverse una ciudad que ya en 1855 tenía más de 1.500 habitantes. Ahora tiene una población que varía mucho, según ciertas circunstancias, raramente menos de 5.000 y a menudo hasta 8 y 9.000. Con sus amplias y ventiladas casas a las que dan sombra majestuosas palmeras, el mismo paisaje encanta el ojo del viajero que se acerca por el mar. (Fig. 1).



Fig. 1. — Ciudad de Colón.

Pero sólo una rápida visita basta para cambiar nuestra admiración en asombro, mezclado de un sentimiento de malestar. Porque uno tiene que asombrarse ante el trabajo incesante que, ignorando el calor asesino del sol, se hace entre las bodegas, los muelles y los vagones del ferrocarril; había más de 30 grados Celsius a la sombra y era casi imposible encontrar sombra. Y la suciedad y el desorden que reinaban, particularmente en los alrededores y en las casas de los negros, provocaba tal asco, que uno naturalmente no quería detenerse más tiempo que el indispensable en la "Ciudad de Colón", que por su aspecto más parecía un "Campamento Americano en el Lejano Oeste" que una ciudad en la América Española.

La justicia obliga, sin embargo, a reconocer que la ciudad se desarrolla y progresa a grandes pasos y la diferencia entre el Colón que dejé cuando regresé a Europa y el que encontré cuando por primera vez pisé el suelo del continente americano, apenas a un año y medio de diferencia, era considerable.

La playa Occidental de la Isla Manzanilla que está ocupada por largos muelles o "wharfs", que se extiende en la bahía, a los cuales atracan los grandes vapores oceánicos que descargan directamente sus mercaderías en los vagones del ferrocarril. Directamente de estos muelles sale la ancha avenida de la playa, "Front Street", ocupada en casi todo su ancho por la vía férrea y traficada todo el día por los vagones, con o sin locomotora, y por los carretones de mercadería tirados por asnos o por negros. La calle está bordeada por grandes casas, a menudo de dos pisos, todas de madera y casi todas tan mal construidas que se teme se vayan a caer como juegos de naipes con el primer huracán. Los pisos de abajo están sin excepción al servicio de Mamón: negocios, oficinas, cantinas y casas de juego. Los edificios de la compañía del ferrocarril y de las grandes compañías de vapores están construidas de manera más sólida y tienen un aspecto más elegante. Las anchas verandas, que se extienden habitualmente a lo largo de las fachadas, prestan a las casas un gran atractivo y se extienden a menudo alrededor de todo el edificio. Paralela a Front Street hay otra calle ancha, mas allí termina la ciudad y comienza un pantano, casi impenetrable, generador de fiebre, cubierto de una maleza tupida de mangle (*Rhizophora mangle*) y sobre todo de manzanilla (*Hippomane mancenilla*), la que le ha dado su nombre a la isla.

Si las casas de los comerciantes blancos han sido hechas apuradamente de latas y tablas claveteadas, sin cuidado alguno, las chozas de los negros dan prueba muy evidente de lo poco que se necesita para llenar necesidades de vivienda en este clima. Las mejores han sido construidas siguiendo los modelos de los indios, de troncos y hojas de palmera, pero la mayoría están hechas de viejos cajones, de sacos viejos y de pedazos de velas. Albergan un asombroso número de habitantes, humanos y animales juntos.

No hay que asombrarse si las casas de Colón son tan provisionales, porque en realidad la mayoría de los habitantes, blancos o negros, se instalan aquí para hacer fortuna tan rápidamente como sea posible, y luego dejan

apuradamente este clima poco saludable, para gozar en regiones menos peligrosas sus tesoros, ganados a veces a costas de su salud.

Naturalmente los amigos de la compañía y sus accionistas tratan de mejorar como pueden la mala reputación de Colón, afirmando que en todo caso es más saludable que Panamá, pero yo creo que todo observador imparcial, que haya visitado los lugares de Centroamérica más famosos por sus fiebres, está de acuerdo conmigo, que sin tomar en cuenta la gran importancia de Colón como punto de partida de una de las empresas más grandes del mundo, es difícil encontrar una ciudad más maltratada por la naturaleza desde el punto de vista de la higiene.

Efectivamente, está construida sobre la playa de la baja y llana Isia Manzanilla, que tiene apenas poco más de dos pies sobre el nivel del mar y es totalmente compuesta de corales. Las casas están en gran parte construidas sobre pequeñas lagunas o más bien sobre charcos de agua estancada, que pronto se llenan de basuras y de desperdicios; aseo no hay prácticamente en la ciudad e incluso los zopilotes, esos miembros del servicio municipal, altamente apreciados en las ciudades tropicales, son aquí raros. La parte sin construir de la ciudad, como dije, está cubierta de pantanos malsanos y del otro lado del estrecho canal, "la Boca Chica", que separa la isla de la tierra firme, se extienden igualmente varias millas cuadradas de inmensos pantanos inaccesibles. Los vientos alisios traen ciertamente en

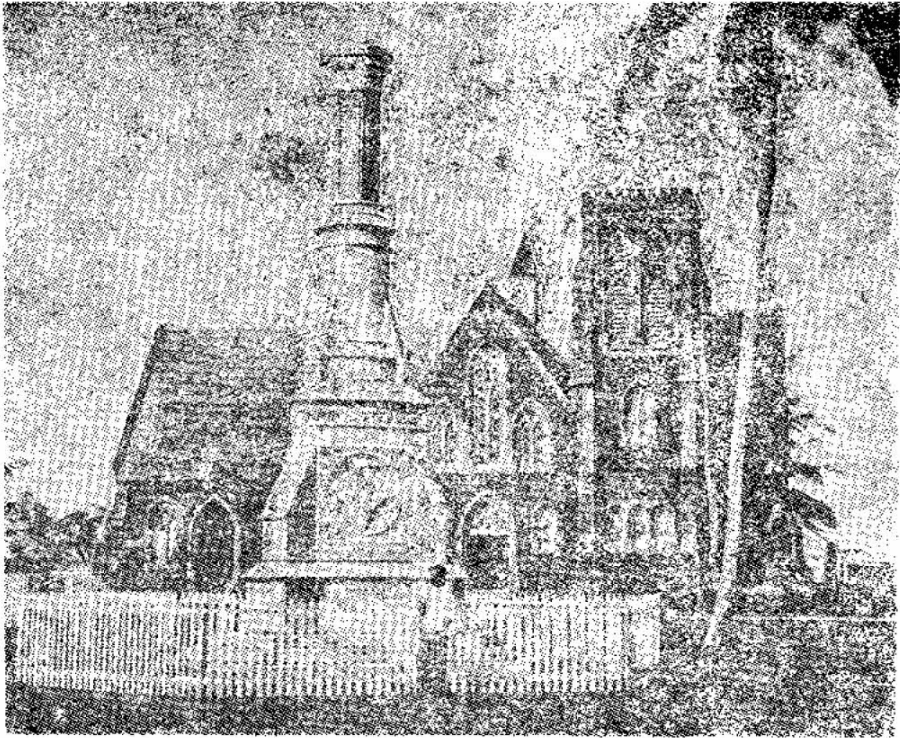


Fig. 2. — Iglesia de Colón.

la época del año en que soplan un clima vigorizante, pero debido a la muralla de selva virgen impasable que los recibe inmediatamente detrás de la Isla Manzanilla, no alcanzan a barrer los miasmas productores de fiebres que continuamente salen de los pantanos. La única posibilidad de mejorar el clima de la "ciudad de Colón" es tratar de secar los terrenos inundados y es de esperar que la construcción del canal pueda producir algo en este sentido.

Además de los muchos palacios de tablas de Colón se encuentran también dos edificios de piedras. El más grande, notable por su solidez y dimensión, aunque no por su aspecto exterior, es la espaciosa bodega de la compañía del ferrocarril. El otro puede tener alguna pretensión de belleza arquitectónica: es la pequeña iglesia construida en estilo gótico inglés (Fig. 2). Pertenece también a la compañía del ferrocarril. Se encuentra cerca de la playa Norte de la isla, rodeada de magníficas palmeras. Delante de la iglesia hay una columna de piedra, que lleva el nombre de los tres creadores de uno de los monumentos más bellos elevados por la energía norteamericana: el ferrocarril de Panamá. Sus nombres son J. L. Stephens, Chauncey y Aspinwall. El primero también ha hecho su nombre uno de los más famosos en los anales de Centroamérica, pues es uno de los exploradores más perspicaces y valientes que hayan recorrido su territorio. Una sola obra de arte puede lucir la ciudad: es una estatua de Colón, regalo de la Emperatriz Eugenia a la República Colombiana. (Fig. 3). Es una obra de arte impresionante, que no ha recibido aquí el lugar que le correspondía, pues se le ha colocado inmediatamente en la vecindad de la playa, rodeada por los rieles del ferrocarril y por piezas de máquinas, de manera que es muy difícil llegar hasta ella.

Cuando visité Colón por última vez en Abril de 1883, se había construido un nuevo barrio con anchas calles y pequeñas casas bien construidas y bellas, en estilo de quintas, en la parte Sudoeste de la Isla Manzanilla. Es una obra de la compañía del canal, que así ha construido las mejores viviendas posibles para su numeroso personal en Colón. Desgraciadamente toda esta obra y también una parte del resto de la ciudad, fue presa de las llamas en la revolución del año pasado.

El tren que viene de Panamá se para en Front Street y deja pasajeros y mercaderías; en el mismo lugar suben al tren los pasajeros de Colón a Panamá: ni qué hablar de sala de espera o de andén. Nadie se preocupa por comprar billetes; esto se puede hacer durante el viaje. El tren se abre camino a través de la muchedumbre ruidosa que trafica las calles de Colón. Un ronco pitazo de la locomotora o un grito del maquinista y el denso grupo de gente alrededor de una ruleta o de una mesa de bisbis en alguna de las esquinas abre paso de manera que la locomotora pueda continuar su camino y así alegremente dejamos Colón, penetrando en el istmo por un largo puente enteramente provisorio y también así en la tierra americana, en el mismo punto donde la tradición quiere que Cristóbal Colón haya puesto por primera vez su pie en el nuevo continente. Aquí desemboca el pequeño, insignificante, Fox River, cuya boca será la entrada del gran canal interoceánico.



Fig. 3. — Estatua de Cristóbal Colón.

A través de pantanos bajos, que parecen no tener tierra firme y que en gran parte son inundados por la marea, llegamos a Monkey Hill, situado un poco más alto. Entre aquí y Gatún encontramos los primeros signos de agricultura en los “platanales” o terrenos plantados de bananos. Esta plantación tiene apenas algunos años y los bananos se embarcan, según dicen con buenas ganancias, una o dos veces por mes a New York. En Monkey Hill se encuentra un enorme tanque para recoger agua de lluvia, con que llenar las necesidades de Colón y del ferrocarril.

Sin embargo, la primera verdadera estación de la línea es Gatún, situado pintorescamente en un recodo del famoso Río Chagres. Aquí se está construyendo una pequeña ciudad de lindas casas, porque Gatún está destinado a ser uno de los puntos principales del canal. Por lo demás, se compone el pueblo de Gatún de un conjunto de chozas de aspecto poco invitador, que alberga una población casi enteramente compuesta de negros y de mulatos. Aquí se muestran las primeras trazas del trabajo del canal, un par de enormes "excavadores", que parecían enteramente extraños, en medio de las palmeras y de los bejucos, y que ya estaban bastante atacados por el sarro. En el río había algunas barcazas planas y el primer vapor de la compañía, el "Santa María".

En Gatún deja de nuevo el ferrocarril el Río Chagres y pasa por unos bosques de rica, aunque no particularmente alta, vegetación tropical: de heliconias, musáceas, canáceas y varias especies de palmas bajas. Por aquí y por allá se alzan cadenas de montañas de traquita, cubiertas de verdura y más bien bajas, como el Cerro del Tigre y el Cerro del León. Cuando uno pasa este último, comienza la gran selva virgen tropical en todo su esplendor: las inmensas palmeras y los enormes árboles con grandes guirnaldas de bejucos, en todas las formas posibles. Al pasar por aquí se comienza a comprender lo que significa la selva tropical y uno se maravilla de la riqueza y del esplendor que la naturaleza produce. Parece como si la naturaleza, de mala voluntad, hubiese dado dos pasos atrás para dar paso al tren a través de la selva, como si tuviera poder y fuerza, cuando quisiera, para cerrarse sobre la estrecha senda, que con tantos sacrificios y con tanto esfuerzo ha sido abierta.

En Ahorca Lagarto echamos de nuevo una mirada al Chagres y lo cruzamos por primera vez 17 kilómetros más lejos, pasando por un sencillo pero sólido puente de hierro, que descansa sobre 6 pilares de piedra; en la estación Barbacoa. Aquí se encuentran, como en las estaciones que hemos pasado antes, un grupo de chozas cubiertas por hojas de palmera, construidas apretadas contra la vía y viviendo completamente de ella. Los habitantes son negros y mulatos, algunos pocos mestizos y chinos, con negocios ostentando cartelones y letreros llenos de anuncios importantes en su propio idioma. Tan pronto se para el tren, invaden mujeres y niños inmediatamente los vagones y rieles, invitando a los pasajeros a comprar refrescos, bananos fritos, huevos de gallina o de iguana, tortillas de maíz y "dulces", golosinas de la más primitiva y dudosa preparación. Y ciertamente los precios no eran baratos.

De aquí en adelante la línea sigue el Chagres, ahora por la ribera izquierda o Sur, bastante cerca del río, aunque sin seguir todos sus recodos, hasta Matachín, a unos 45 kilómetros de Colón. Como en la estación Gorgona, recién pasada, a unos tres kilómetros al Oeste, se encuentra un pueblo bastante importante, con un comercio bien desarrollado y un "bar" americano, o una taberna, con una buena clientela, por lo que vi. El bosque comienza a ser aquí menos denso y su exuberancia es tal vez menos marcada que en la zona atlántica, pero la vegetación es ciertamente de una belleza ma-

jestuosa y las palmeras y los enormes helechos se encuentran en mayor número que antes.

Hasta aquí la línea ha subido muy poco, porque Matachin se encuentra apenas a algo más de 20 metros sobre el nivel del mar, pero de aquí hasta la estación Emperador se sube casi 50 metros, por lo cual es necesario utilizar dos locomotoras para empujar el tren en la subida. De Emperador sube el tren hasta el punto más alto del trayecto, el Paso de Culebra, a 76 metros sobre el nivel del mar y a 56 kilómetros de Colón. De Culebra o "El Tope", la vía baja rápidamente, de manera que la diferencia de nivel con la próxima estación, Paraíso, apenas a 3 kilómetros de distancia, es de 36 metros. Como aquí la línea ha sido colocada en curvas a veces audaces, el viaje no es enteramente sin riesgos.

El Valle del Paraíso (Fig. 4) merece su nombre. Ofrece una vista encantadora. La diferencia de altura entre Paraíso y Pedro Miguel es de 15 metros para una distancia de casi dos kilómetros. Entre esta estación y la de Río Grande sube la línea de nuevo unos 18 metros, en una distancia de unos 4 kilómetros. Después corre la línea en los últimos seis kilómetros sobre terreno plano, hasta la última estación en playa Prieta, en la vecindad de Panamá.

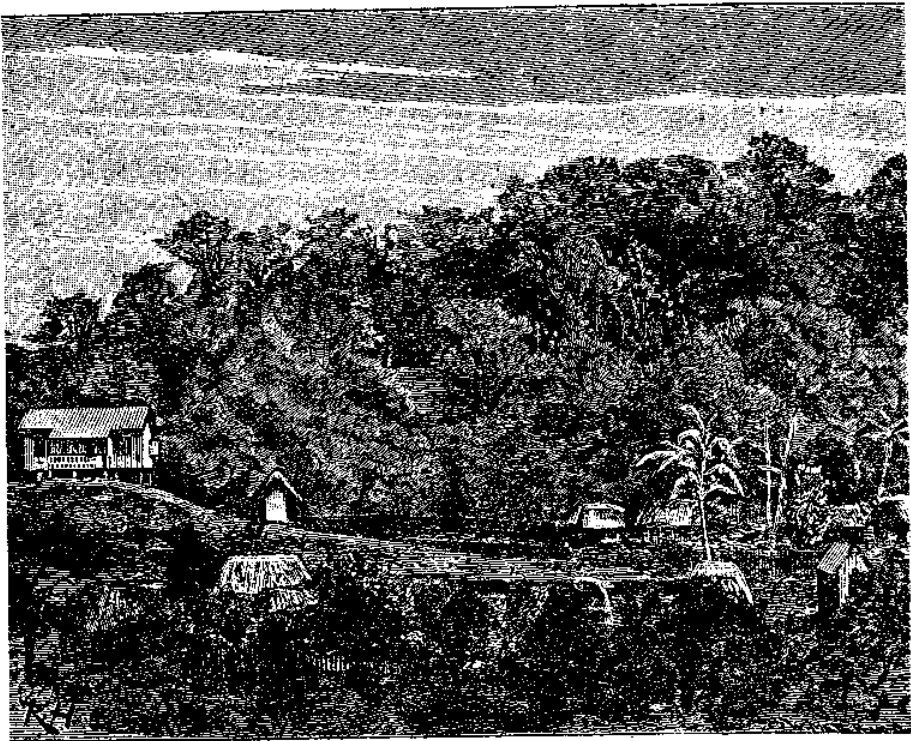


Fig. 4. — Valle del Paraíso.

No se puede negar que este viaje en tren es uno de los más bellos de la tierra, a pesar que debido a ciertas circunstancias tal vez no tenga mucho atractivo para los turistas en general. Que es en realidad uno de los más importantes en las comunicaciones mundiales, eso lo muestra una mirada sobre el mapa. Pero también ha sido una mina de oro para la compañía que maneja el tren, si las entradas han variado considerablemente en el período de más de 30 años, en que ha estado funcionando. Ha habido quejas por los precios excesivos para pasajeros y carga en esta línea y sin duda son más altos que en cualquier otro lugar de la tierra —25 dólares por billete— pero hay que hacer notar que estos altos precios rigen sólo para los que cruzan el istmo de una vez de tránsito en viaje hacia Europa y los Estados Unidos. Para los que están radicados en el istmo los precios son completamente diferentes, entre medio y un dólar por viaje entre ambos terminales o alguna de las estaciones intermedias. Por lo tanto también se ve con mayor frecuencia un gran número de hombres y mujeres de color, acarreando canastas con frutas y otros artículos de necesidad. No hay jefes de estación ni tampoco ningún otro empleado de la compañía en las diferentes estaciones, pero los que quieren viajar en el tren deben ellos mismos hacer señales con la mano o con un semáforo (si lo hay) y el tren se para inmediatamente. Si algún pasajero rehusa pagar o no puede pagar el precio del billete, el tren se para y el interesado debe bajarse y tratar de llegar a pie hasta el término de su viaje.

El viaje entre Colón y Panamá toma habitualmente cuatro horas, pero si fuese necesario se podría cubrir la distancia en menos de la mitad de ese tiempo. La estación final se encuentra al Norte de la última ciudad y consiste en una grande y espaciosa bodega y barracas y también en tres largos muelles que se adentran en el mar, construidos con especial cuidado y enteramente necesarios aquí porque la bahía es de tan poco fondo que incluso pequeños vapores no podrían tomar carga en la playa. Sala de espera y estación son, incluso aquí, un lujo desconocido.

La vista sobre el tranquilo y brillante mar y el contraste entre las cimas cubiertas de bosques de las islas vecinas y las venerables torres de la catedral, los viejos muros en ruinas que rodean Panamá, hacen una impresión magnífica, incluso después del maravilloso panorama de paisajes de la naturaleza que habíamos contemplado en nuestro viaje a través del istmo.

Después que uno consigue recuperar su equipaje, en medio de los negros serviciales, rapaces y vociferantes, que como bandada rodean al viajero, hay todavía un largo viaje hasta el centro de la ciudad y sólo se le presta al viajero una dudosa comodidad al darle la oportunidad de usar los cajones de madera sobre ruedas, que tiradas por mulas flacas y pequeñas o por cabalitos aún más pequeños y más flacos, se honra aquí con el nombre de coches o featonos. A pesar que Panamá tiene varios hoteles, se busca habitualmente albergue en el Gran Hotel, situado en la Calle Merced, hasta que por fin, cansado de sus exorbitantes precios, el viajero se decide a buscar una casa de habitación privada.

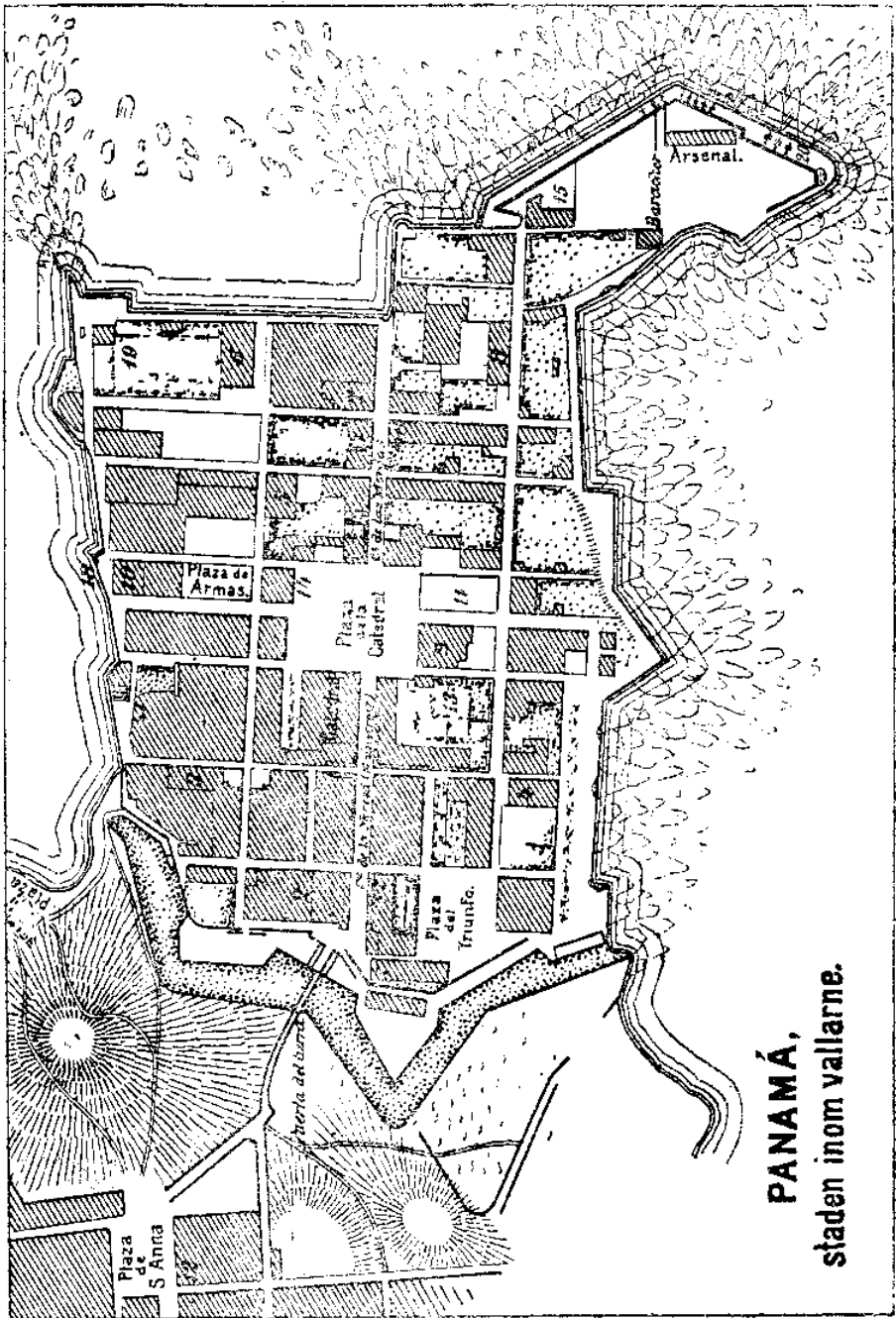
Capítulo II

P A N A M A

Pocas ciudades, situadas tan cerca la una de la otra, deben poder encontrarse que presenten diferencias tan marcadas como Colón y Panamá. Allá es la frase norteamericana "time is money" el principio que rige, aquí un "dolce far niente", que apenas se deja perturbar por la rica vida nueva que ha introducido naturalmente la construcción del canal. Allá casas provisionarias de madera, grandes bodegas, anchas calles, un tráfico incesante, aquí enormes casas de piedra, muchas casi en ruinas, espléndidas iglesias, viejos bastiones, estrechas calles y criollos y negros igualmente satisfechos tirados en sus hamacas o en algún lugar a la sombra sobre la calle misma. Cada calle y cada plaza de Panamá presenta numerosas pruebas de la riqueza y del esplendor de otras épocas, pero al mismo tiempo de la profunda decadencia en que ha caído, por la superficialidad y la falta de iniciativa de sus habitantes y por las permanentes revoluciones que se han producido en el país, para decir verdad, de manera ininterrumpida desde la declaración de la independencia el 23 de Septiembre de 1821.

Ahora que la ciudad comienza a crearse de nuevo, como consecuencia de la cantidad de nuevos elementos en su población y al trabajo complejo que hace la compañía del canal, se presenta como viejas ruinas, en las que ha entrado un nuevo propietario, levantando los viejos muros caídos y pintando los rincones más sucios. Así, al lado de la antigua "Casa del Cabildo" o Municipalidad en la gran Plaza de la Catedral, se levanta un elegante edificio moderno, antes el "Gran Hotel", pero ahora adquirido por la Compañía del Canal, que contiene sus múltiples oficinas. En la misma plaza se encuentra la enorme catedral con sus torres cubiertas de conchacáscar e inclinadas contra ella las ruinas de un gran edificio, de paredes desnudas y sin techo decoradas de una rica vegetación.

Después de la destrucción del viejo Panamá, de la cual hablaré más tarde, se fundó el Panamá actual en el año 1673, según los planos de Don Alonso de Villacorta, quien con murallas, bastiones y fosos la hizo una de las ciudades mejor defendidas de toda la América Española (Fig. 5). Está construida sobre una lengua de tierra dirigida hacia el Este, que no tiene enteramente medio kilómetro de largo y ha estado completamente rodeada, desde el comienzo, de murallas de cuatro metros de espesor. De éstas se



PANAMÁ,
staden inom vallarne.

Fig. 5. — Panamá, la ciudad entre muros.

encuentran todavía importantes trechos en pie, en estado de mayor o menor destrucción. Hacia el Sureste, en el ángulo que llega más lejos, las murallas están casi intactas y son un paseo muy visitado por el "beau monde" de Panamá. Este paseo se llama Las Bóvedas y se puede ver cada día entre 4 y 6 de la tarde, en la temporada de mejor clima, un espectáculo lleno de vida, con señoras y señoritas de negros ojos, caballeros criollos de amarilla piel, franceses vivaces, a menudo con los trajes más pintorescos, anglosajones tranquilos y alemanes cordiales: todos se apuran en venir aquí para respirar las refrescantes brisas del mar, mientras el sol se retira progresivamente detrás del centinela de Panamá del lado de la tierra, el simétrico y redondo Cerro de Ancón.

De Las Bóvedas se tiene también una de las vistas más bellas que se pueden ver. La bahía de Panamá extiende su superficie, habitualmente tranquila, tan lejos como el ojo alcanza, rodeada a ambos lados de alturas suavemente escarpadas, cubiertas de palmeras; aquí y allá se hunden en el mar formando un ancho valle, que adorna un río de lento curso o da lugar a una laguna rodeada de arena. Sobre la superficie brillante de la bahía, como en un espejo, se alza isla tras isla, formando cúpulas verdes y aireadas o largos trechos de acantilados de ricos y variados colores.

Directamente al Sur, a una distancia de apenas 2 ó 3 kilómetros se encuentran las tres pequeñas islas de Perico, Flamenco y Naos, que entre ellas forman el puerto de Panamá. Debido a extensos arrecifes de corales, enteramente secos en marea baja, las playas de la ciudad de Panamá no son accesibles sino para botes, que puedan ser varados en la playa.

En todo el puerto, hasta Naos, no hay agua suficiente en la marea baja para los transoceánicos más grandes, los que deben por lo tanto echar ancla en la Isla Taboga, más o menos a 14 kilómetros de Panamá. Con el tiempo completamente claro se puede ver al Suroeste las siluetas del célebre Archipiélago de Perlas, los puestos más avanzados de la Bahía de Panamá hacia el océano.

Cerca de Las Bóvedas se encuentra un gran cuartel. De este cuartel desfila diariamente una guardia con una magnífica banda de 40 hombres, y a menudo con menos de la cuarta parte de soldados, hasta el cuerpo de guardia del palacio del gobernador, que se encuentra en la parte Norte de la ciudad, en la Calle de la Muralla. Hay otros tres cuarteles en la ciudad.

Pero lo que más llama la atención de los extranjeros en Panamá es el gran número de iglesias y de ruinas de iglesias; si bien uno podría contentarse con este último término sin peligro de exageración, porque las iglesias que aún están en uso, se encuentran en tal estado de ruina, que es peligroso visitar muchas de ellas. Durante mi estadía en Panamá se cayó por ejemplo una parte de los muros de la Iglesia de San Francisco. El gran número de iglesias y conventos muestra claramente cuánto poder y riqueza la Iglesia Católica se pudo adjudicar en la América Española.

De las iglesias aún ahora en uso, sin duda alguna la gran catedral (Fig. 6), que ocupa una parte importante del lado Oeste de la plaza, es la mejor conservada y al mismo tiempo la principal. Sin embargo, ha sufrido bastante, después de mi salida de Panamá, por el terremoto del 6 de Septiembre de 1882. Se encuentra, con una fea y ancha fachada en estilo italiano-español, flanqueada a ambos lados por dos airosas y altas torres, cuyo

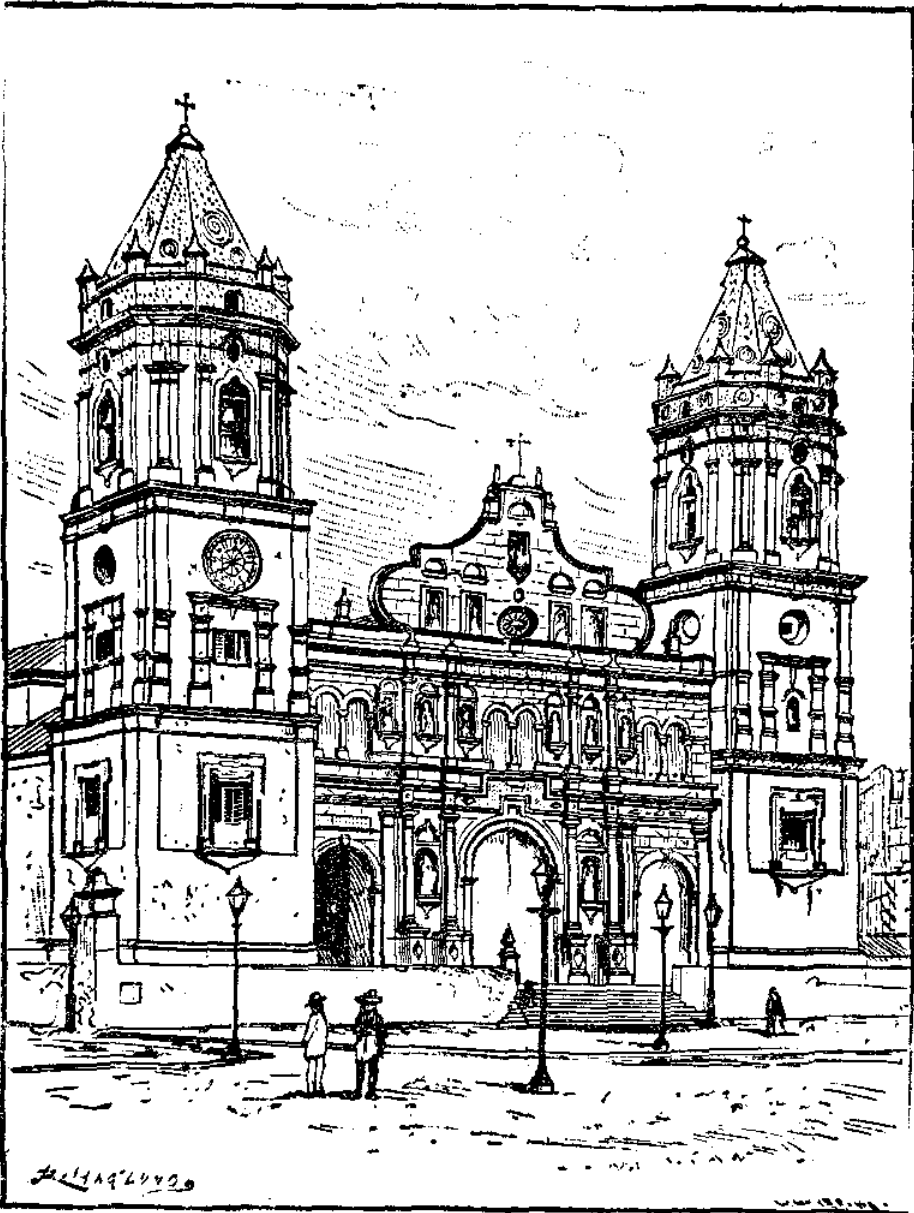


Fig. 6. — Catedral de Panamá.

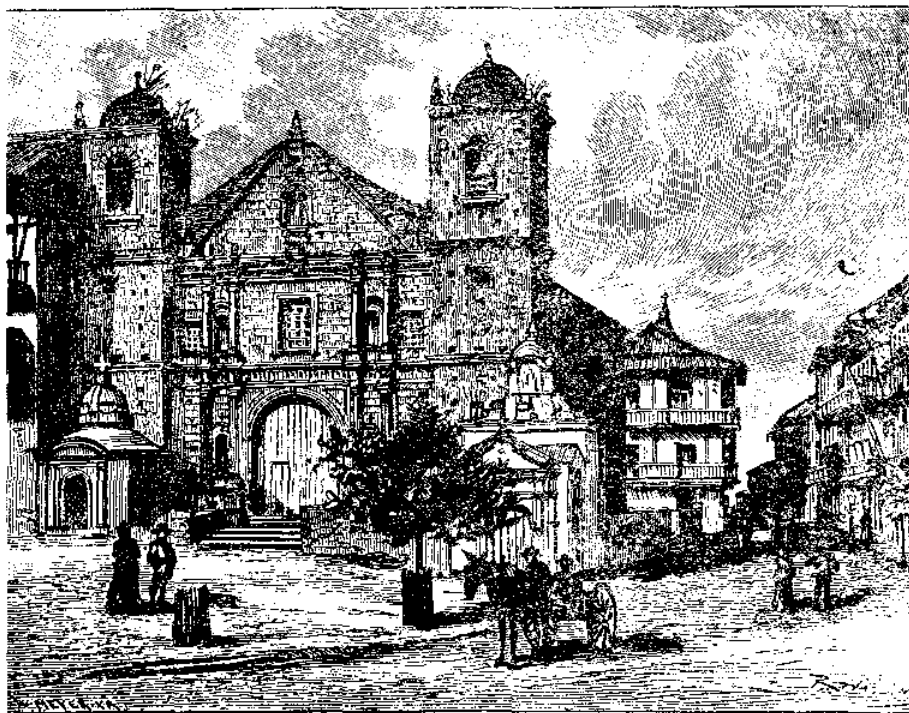


Fig. 7. — Iglesia de La Merced, Panamá.

techo está cubierto de conchanácar. Este revestimiento del techo, porque se la trata con poco cuidado, ha debido ser brillante, pero ahora está en su mayor parte destruido o caído y sólo en ciertas partes brilla con la luz del sol. La iglesia contiene en el interior una majestuosa nave principal y dos hileras de columnas masivas; las paredes y las columnas están ricamente decoradas y el altar brilla de plata. En las ceremonias importantes toca aquí la música del regimiento y hace una impresión curiosa, después que el arzobispo u otro prelado ha predicado un patético sermón, en ornamentos de gala, oír las alegres notas de "Bocaccio" o de "Madame Angot" caer del coro. El aspecto exterior de la catedral, como el de casi todas las otras iglesias, está en gran parte afeado, porque no se encuentra libre: contra sus paredes se levantan las más miserables construcciones, más bien arrimadas que construidas.

Cerca de la catedral todavía se encuentran algunos restos de los muros y pórticos magníficamente decorados del viejo Colegio de los Jesuitas, un espléndido edificio, que sin embargo nunca fue concluido: sus espaciosas piezas y departamentos están ricamente cubiertos de una vegetación lujuriante de palmeras y helechos y sólo una parte de su gran extensión se encuentra aún en uso —pero para representaciones de circo y de teatro. En uno u otro rincón alguna humilde familia de negros ha instalado su casa, apenas protegida por un techo inclinado de hojas de palmera.

Con su frontón orientado hacia la parte Oeste de la ciudad, haciendo frente al continente y desde mucho tiempo atrás derruida, se encuentra la Merced (Fig. 7) al borde de la calle del mismo nombre. Muestra muchas trazas de ricas decoraciones en piedra labrada. En el interior está decorada con una cantidad de imágenes de santos y con muñecas vestidas de seda y tul, un recuerdo del indiomorfismo que ha sido y es aún un rasgo característico de la Iglesia Católica Española en América.

A una altura que domina la ciudad, fuera de las murallas hacia el Oeste, se encuentra la Iglesia Santa Ana (Fig. 8) maltratada por el pasar del tiempo y por la mano del enemigo, pues muestra importantes grietas en sus enormes murallas, construidas en su mayor parte de pórfido, con señales de balas y de granadas.

La altura a la cual se encuentra la iglesia es el punto más favorable para ataques contra la ciudad, con sus desgraciadas consecuencias. De aquí se puede fácilmente disparar sobre la ciudad, después de hacerse fuerte, ya que la Plaza Santa Ana se encuentra bastante más alto que la ciudad. Esta iglesia está unida de la manera más íntima con la historia de Panamá más reciente. Del punto de vista arquitectónico es la más bella de los edificios de la ciudad, construida en un estilo serio y noble, si hay que admitir que su maravillosa situación, libre y abierta, alto por encima de la ciudad y del mar, con el magnífico Cerro de Ancón en el fondo, contribuye en no poca escala a este juicio. Todavía se usa para servicios religiosos.

Entre las iglesias, más o menos en ruinas, que todavía se usan para servicios religiosos, por lo menos de vez en cuando, nombraré en la parte Sur de la ciudad la pequeña Iglesia de San José, en la calle del mismo nombre y en la parte Norte, San Juan de Dios y San Felipe, la última situada en la Calle de San Felipe.

La esquina Noroeste de la ciudad está ocupada por un gran edificio religioso, el claustro e Iglesia de San Francisco. Del claustro mismo se encuentra apenas una parte de los muros en pie. Con un techo ligero de bambú y hojas de palmera y con muros igualmente livianos, un rincón de las ruinas se ha transformado en hospital; aquí se recibe a los extranjeros que enferman. Como hospital deja mucho que desear desde el punto de vista de la limpieza y del orden. La iglesia se utiliza aún ahora cada día para el servicio religioso, a pesar que una parte de la muralla Norte, el techo y toda la torre Norte han caído y que los derrumbes no son raros. (Fig. 9).

En la vecindad de la playa Este y de Las Bóvedas se encuentran dos ruinas sin techo, decoradas por una riquísima vegetación verde y como ruinas particularmente pintorescas. Son la Iglesia de las Monjas, en la calle principal que se llama Calle de las Monjas y la Iglesia de Santo Domingo, en la calle del mismo nombre. Estas últimas ruinas albergan ahora un depósito de harina, una panadería y un horno.

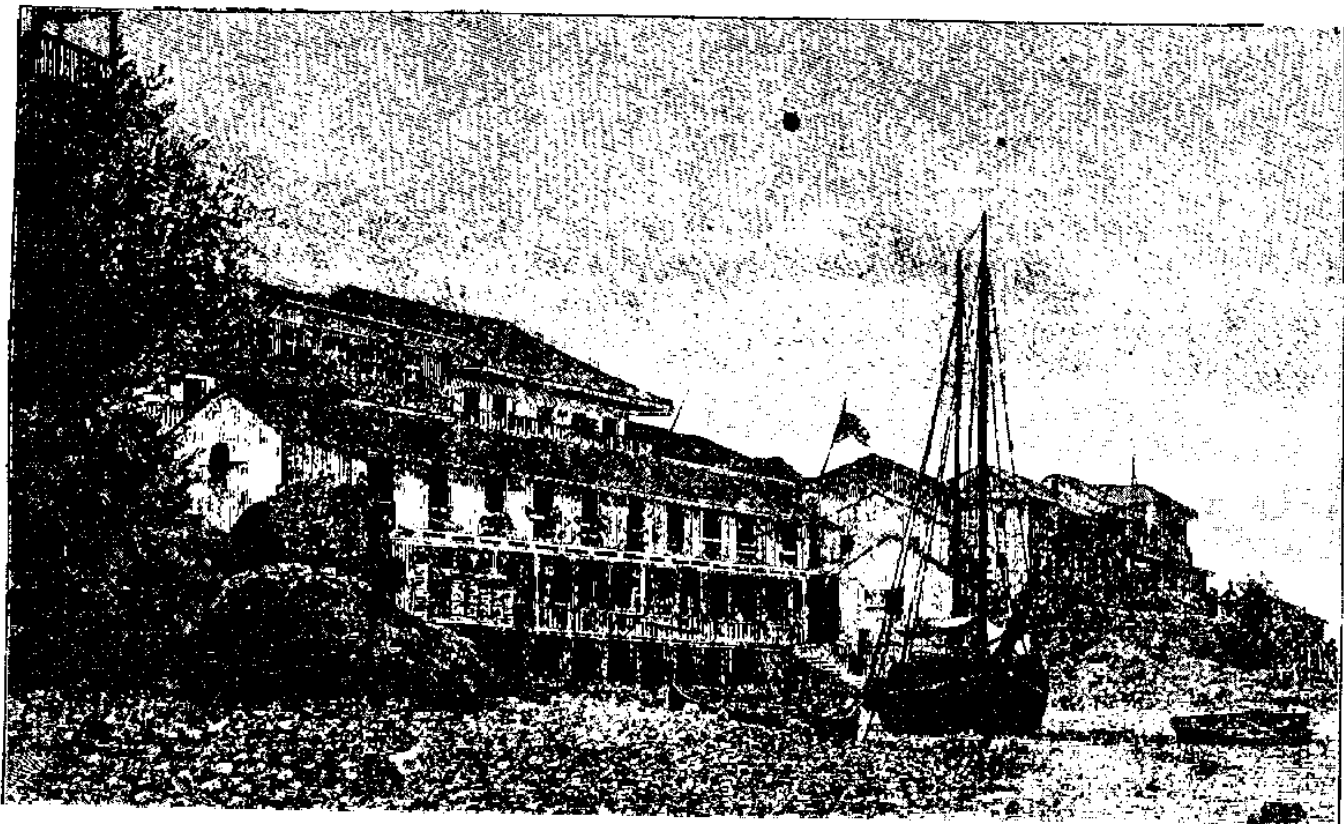


Fig. 10. — Barzar del Puerto.

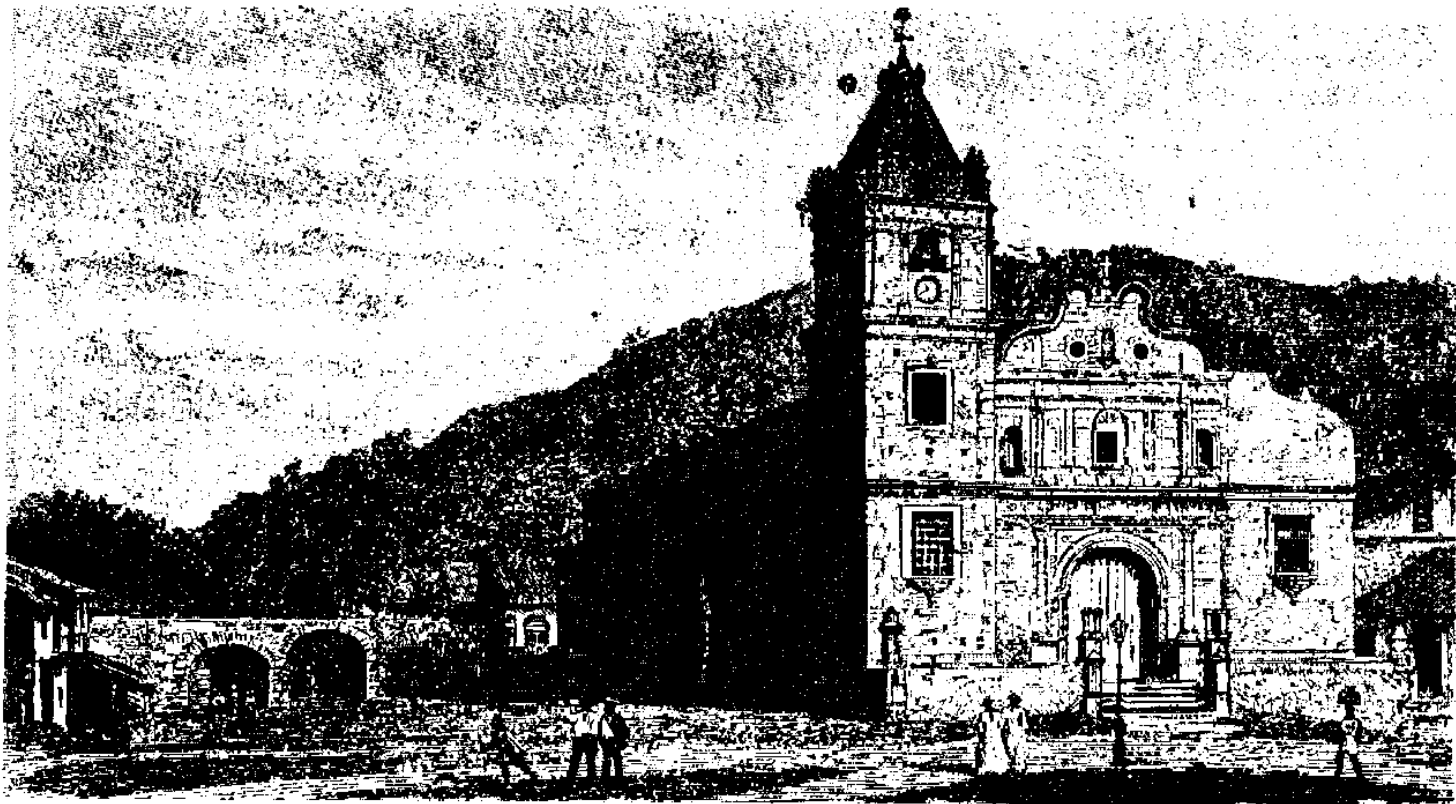


Fig. 8. — Iglesia de Santa Ana, Panamá.

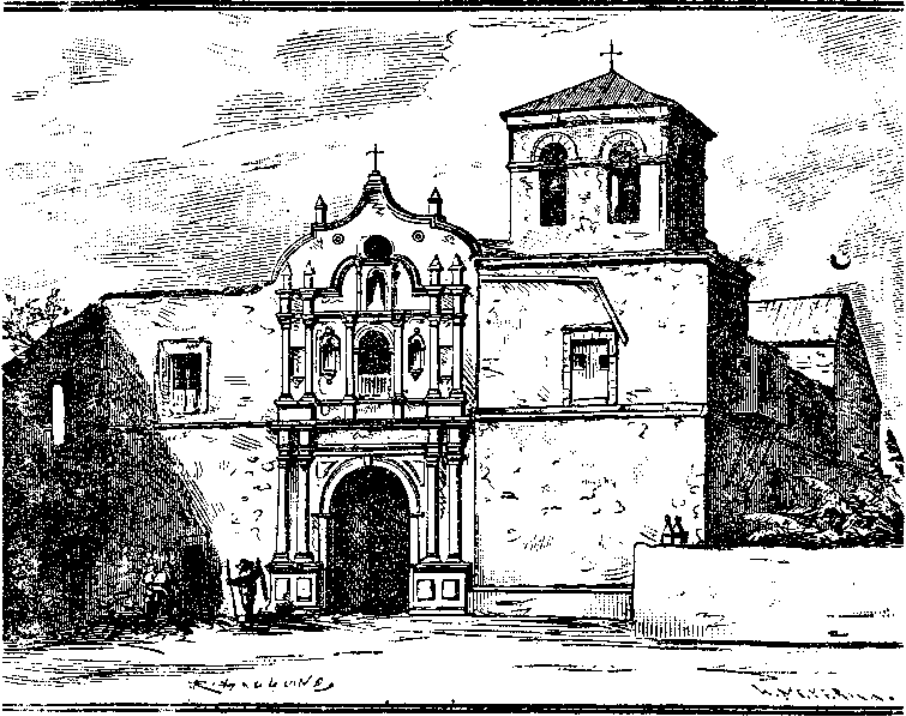


Fig. 9. — Iglesia de San Francisco, Panamá.

Fuera de estas iglesias y claustros y de otros muchos, se encuentran pocos edificios antiguos que llamen la atención. Sin embargo la Casa del Cabildo se hace notar por su ancha veranda o balcón de piedra, sostenida por una tosca arcada. La casa del gobernador o del presidente es muy grande, pero no tiene decoración alguna.

Como muestra de la introducción de la arquitectura moderna en Panamá, se puede citar dos grandes edificios, frente a frente, en la Plaza de la Catedral. El uno es el palacio de la Compañía del Canal que ya cité anteriormente, el otro es la residencia del Arzobispo, que alberga además un Seminario (de Jesuitas).

Las casas privadas de la ciudad, dentro de las murallas, en su mayor parte construidas de piedras, por lo menos en los pisos bajos, son de dos o tres pisos, con largas verandas a lo largo de los lados libres de las casas; contra estas verandas se abren anchas puertas, en lugar de ventanas. Las puertas son a veces de rejillas, pero generalmente compactas, de madera y pintadas de verde o blanco. Aún cuando no hay verandas y se puede hablar de ventanas, éstas se cierran con portezuelas o con celosías de madera: no se usan ventanas de cristal. Lo mismo sucede en los pisos de abajo, pero algunos de los más modernos negocios se han equipado con algunas ventanas de cristales para exponer sus mercaderías. En todas las calles

más anchas y en las plazas, tanto dentro de la ciudad, rodeada por las murallas, como fuera de las murallas, los pisos de abajo están ocupados por negocios, cafés y casas de juego. Estos tres tipos de locales se han más que triplicado desde que comenzó el trabajo de construcción del canal.

El número de habitantes ha aumentado rápidamente en los últimos años, de manera que ahora (en 1886) se puede evaluar su cifra alrededor de 20.000. Esto ha hecho que ciertos lotes que estaban ocupados por ruinas, después de los incendios frecuentes que aquí se ven, hayan comenzado de nuevo a construirse.

Los grupos criollos de la población son bien educados, aunque de muy poca iniciativa. Los negros, que son los más, son por el contrario de la peor especie, perezosos, arrogantes, y poco dignos de confianza; trabajan sólo contra pagos exagerados, mimados como están por el febril tráfico de tránsito, que aquí ha prevalecido muchas veces y que ahora ha tomado nuevo incremento, como consecuencia de la construcción del canal. Las chozas de los negros y sus estrechas habitaciones en la ciudad misma están repletas de residentes y son muy sucias. La preparación de la comida se hace muy a menudo afuera, en la calle, donde hay que pasar al lado de 4 ó 5 braseros en línea; en cada uno de ellos hay una paila de estaño o una vieja cacerola de hierro, llena de bananos verdes o de yuca, vigilados por negras viejas, tan abominablemente feas, que no se podría encontrar mejores sujetos para un aquelarre de brujas.

En los cafés y casas de juego reina continuamente mucha vida y mientras los naturales del país tienen la costumbre de tomar "refrescos", limonadas heladas, los extranjeros consumen innumerables "cocktails" (una bebida norteamericana hecha con pedazos de hielo, coñac o whisky, azúcar y un amargo), absinta y otros espirituosos de toda clase, como también cerveza y así dan un buen agarradero a las acechadoras fiebres, bien asentadas en su casa en Panamá, tanto las climáticas, menos importantes, como la "yellow jack" y la no menos temida "fiebre de Panamá".

El comercio de Panamá es principalmente un comercio al menudeo de artículos de lujo y de consumo, importados de Europa y de los "States". Estas mercaderías podrían bien venderse aquí relativamente barato, pues tanto Colón como Panamá son puertos libres. Los negocios de exportación son al contrario sin importancia y se limitan a algo de caucho, cantidades sin importancia de perlas y de oro en polvo, pieles, cocos, aceite de coco y bananos (principalmente de Colón). El tráfico de tránsito por el ferrocarril es mucho mayor y puede dejar al año una renta bastante mayor de un millón de dólares, sólo en artículos fletados.

La ciudad, como he dicho, ha sido mal dotada en cuanto a puerto, en parte debido al vasto arrecife, que la rodea, en parte debido a la gran diferencia de nivel entre marea baja y marea alta, que es de 6.30 metros, lo que hace que la carga y la descarga sólo se puedan hacer en algunas horas del día. Al lado Norte de las viejas murallas de la ciudad se encuentra

un lugar de desembarco (Fig. 10) para navíos de poco tamaño, pero los grandes que hacen el tráfico de pasajeros y de carga de mercaderías tienen su lugar en los muelles de la compañía del ferrocarril en Playa Prieta. Allí llegan los pequeños vapores, que transportan pasajeros y remolcan lanchones hasta los grandes vapores interoceánicos ingleses o americanos, que anclan en Naos o en Taboga.

El clima de Panamá está lejos de ser saludable y la causa es el extenso arrecife de coral de que he hablado, pues durante la marea baja queda en seco, expuesto a los calientes rayos del sol durante muchas horas del día, en parte al poco aseo de la ciudad e incluso debido a su situación al pie del Cerro de Ancón: esta montaña impide el cambio de aire y al contrario determina su estagnación. Sin embargo, hay posibilidades de mejorar la situación higiénica de la ciudad y una vez que el canal esté abierto, es de esperarse que algo se hará en este sentido.

Durante mi primera estadía en la ciudad, que duró un par de meses, tuve un alojamiento especialmente agradable en la casa del Cónsul de Suecia y Noruega, el director de banco G. O. Gyllich, quien con su buena voluntad incansable me ayudó en todas mis investigaciones, de la mejor manera que pudo. Durante mi última estadía fui el huésped del ingeniero Alexander Rothe, jefe de las investigaciones oceanográficas de la Compañía del Canal y gocé tanto de su parte como de la del Cónsul Gyllich de la más esmerada atención durante una larga y grave fiebre.

Antes de pasar a la descripción de las diferentes excursiones y exploraciones que hice por tierra y por mar, quiero dejar ciertos cortos apuntes sobre el trabajo del canal, que tomé allí mismo.

Capítulo III

EL CANAL INTEROCEANICO

“El secreto del Estrecho”, o la posibilidad, cuidadosamente secreta, de encontrar un estrecho a través de la tierra firme hacia la India, fue para los primeros conquistadores españoles de la tierra continental americana, un estímulo poderoso para hacer exploraciones en Méjico y en América Central. Después, cuando el mapa en sus grandes rasgos fue conocido y el error corregido de la cercanía inmediata de la India a las tierras descubiertas por Colón, se comenzó a pensar en unir las dos mitades del mundo con un canal artificial, útil particularmente para hacer posible una comunicación más fácil entre España y sus ricos tesoros en Chile y Perú. Sin embargo el proyecto jamás fue más lejos que exploraciones. Estaba reservado a nuestro tiempo abordar este problema seriamente. Debido al aumento progresivo del comercio mundial, en vista de la riqueza que aumentaba rápidamente en los países occidentales, y en las colonias australianas inglesas, la necesidad de construir un canal ha tomado peso e importancia, razones cada vez más serias hablan en favor de su construcción. (Fig. 10a).

A mi llegada a Panamá en Febrero de 1882, la “Compagnie Universelle du Canal Interocéanique” había comenzado de nuevo su trabajo de excavación del canal a través del istmo, o más correctamente, había comenzado los trabajos preparatorios de esta inmensa empresa, una vez que el trayecto Colón-Panamá había vencido los otros proyectos en discusión. No es necesario desarrollar aquí las razones por qué esta línea fue escogida o comparar las ventajas y las desventajas de los muchos proyectos, porque se ha escrito tanto sobre esta materia en los últimos decenios, que ha crecido hasta crearse una biblioteca entera. Todo bien considerado, como consecuencia del feliz resultado, que dio la suscripción de acciones, una vez que M. de Lesseps prestó su nombre a la empresa, se vio la compañía en estado de comenzar el trabajo con fineza. El magnífico palacio que la compañía compró en Panamá para instalar allí el consejo directivo y el personal para el trabajo del canal, junta en sus oficinas, negocios, salas de conferencias y laboratorios, un cuerpo de empleados tan brillante que podría haber sido suficiente para la administración de un pequeño reino. Bullía de “jefes”, de “subjefes”, de ingenieros y de sobrestantes. Pero también se necesita un gran número de ellos, porque el clima hacía estragos tremendos en este primer equipo. A pesar que el numerario estaba

sujeto a importantes fluctuaciones, se puede calcular el personal en tres a cuatrocientos individuos.

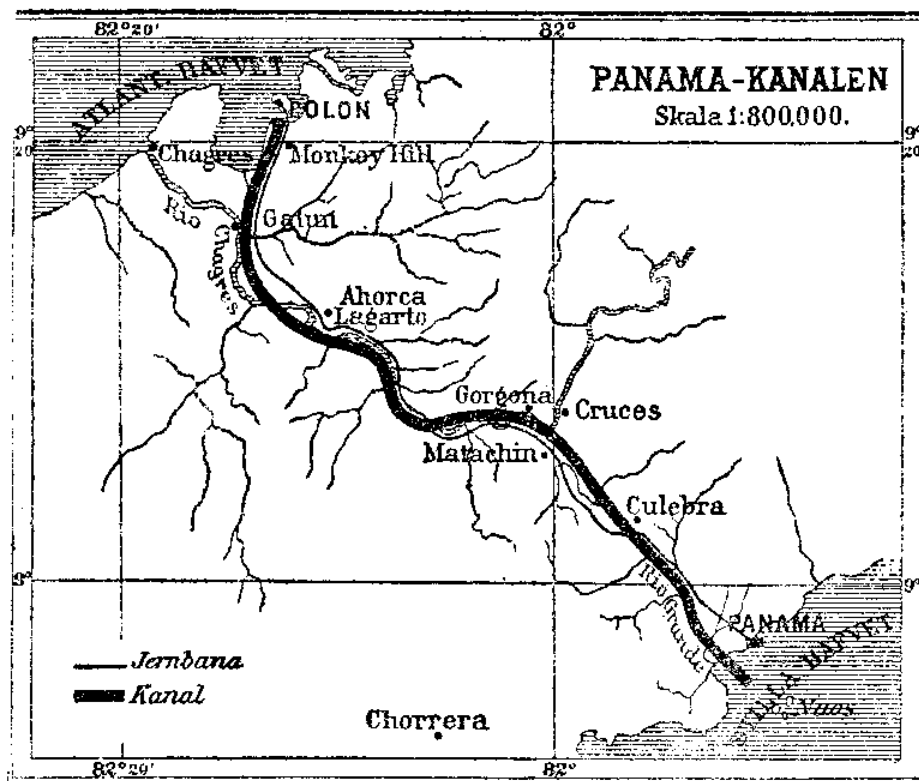


Fig. 10a. — El Canal de Panamá.

La fuerza de trabajo que se utiliza ha crecido fácilmente a 4.000 hombres. En parte eran nacionales colombianos, que se utilizaban especialmente para rozar al machete la selva virgen, para abrir las llamadas "trochas" indispensables para el trabajo de nivelación y de orientación de los ingenieros. La mayor parte de los trabajadores son negros, la mayoría de Jamaica. Soportan bien el clima y son trabajadores resistentes, pero perezosos y difíciles de dirigir, a consecuencia de su mentalidad agresiva y violenta. Recientemente se ha comenzado a utilizar un mayor número de colombianos e incluso se han hecho fructuosos ensayos con los indios de la costa de Darién y de la boca del Río Magdalena. Estos trabajadores se han mostrado muy útiles, acostumbrados como están al clima y que son además fornidos, sobrios y trabajadores.

Tuve la oportunidad de encontrar muchos de estos trabajadores indígenas en Colón y las medidas de cráneo que tuve la oportunidad de hacer, comparadas con sus tipos de cara, me llevaron a pensar que son descendientes de las tribus guerreras de Caribes, que antes poblaban gran parte

de la costa Norte de América del Sur y cuyos parientes antillanos tuve la oportunidad de conocer y de apreciar en la costa Este de Nicaragua.

Dificultad para enganchar un número apropiado de trabajadores adecuados y fornidos, no la hay. Más difícil es encontrar ingenieros que se endurezcan con el clima. Pero a pesar que la mortalidad sumamente alta entre este personal debería tener cómo resultado enfriar el entusiasmo por trabajar en el canal, acuden continuamente en masa nuevos técnicos que buscan trabajo, para después de sólo algunos meses de servicio, en muchos casos sucumbir o ser enviados a Europa como enfermos e incluso como inválidos. Es claro que un cambio tan repetido de los jefes de trabajo debe causar continuamente una disminución de los resultados del trabajo realizado. Por lo tanto, la compañía ha buscado emplear más y más ingenieros colombianos y una gran parte de éstos han demostrado ser particularmente hábiles. Por lo demás se encuentran representadas casi todas las naciones entre los ingenieros y supervisores, a pesar que naturalmente los franceses forman una fuerte mayoría. Uno de los ingenieros más utilizados en la época en que visité el istmo era el capitán sueco Werner Ericsson, conocido ya en su patria como un hábil constructor de canales. No parecía sufrir mucho del clima y ha entrado ahora de nuevo después de algunos años de ausencia al servicio de la compañía del canal.

Los sueldos que paga la compañía son habitualmente 1 dólar diario para trabajadores manuales, el doble para capataces; ingenieros y jefes de oficinas reciben 100 a 250 dólares por mes y más. Gozan además, tanto los jefes como los trabajadores, de muchas ventajas, como poder comprar a bajos precios víveres de toda clase, vinos, etc.

La compañía se ha también preocupado de la manera más generosa por las viviendas para sus empleados. Así, además de la parte de la ciudad de Colón que ya mencioné anteriormente, elegantemente construida de quintas, han construido otra pequeña ciudad de aireadas y apropiadas casas en Gatún, que será una de las estaciones más importantes del canal. Lo mismo en Gamboa, Matachín, Paraíso y otros lugares apropiados, a lo largo de la línea escogida se alzan ahora grupos de casas, elegantes, bien construidas, que contrastan con las chozas frágiles y sucias de los negros y de los mestizos.

De manera no menos grandiosa y humanitaria la compañía ha reconocido que se necesitaba un hospital y el gran hospital edificado en un sistema de pabellones en una altura bien aireada en la extremidad Este del Cerro de Ancón, a algunos kilómetros de Panamá, podría honrar a cualquier nación civilizada de la tierra. Tiene 400 camas, los enfermos son cuidados por "soeurs de charité" de la Orden de St. Vincent de Paul. El cuidado médico ha sido excelente desde el principio y me toca a mí reconocer esto con mi agradecimiento, ya que durante la enfermedad que tuve en Panamá, recibí el cuidado esmerado y competente de uno de los mejores médicos de la compañía, el Dr. Girard. En Colón hay un hospital más chico y temporalmente se instala otros similares en los lugares más peligrosos.

Incluso para los estudios científicos relacionados con el trabajo del canal, la compañía ha sacrificado importantes sumas. Hay un observatorio meteorológico e hidrográfico en Colón y otro similar en la pequeña isla de Naos, mar afuera de Panamá. De éstos y de la oficina hidrográfica en Panamá era jefe, durante mi visita, el distinguido ingeniero danés Alexander Rothe y las acuciosas informaciones que ha hecho deberán algún día ser un material del más alto valor para los estudios científicos que se hagan en esta parte del globo terrestre sobre los fenómenos meteorológicos.

Pero todas estas útiles instituciones, al mismo tiempo que los trabajos necesarios previos al canal, tales como nivelación, creación del eje del canal, investigaciones sobre el suelo, etc., ya han costado enormes sumas a la compañía y ahora (en 1886) ya no quedaría nada del capital original de 600 millones de francos y hay peligro que el aumento de una suma igual, que como es conocido la compañía obtuvo hace poco gracias a la gran influencia de M. de Lesseps, no pueda tampoco ser suficiente para conducir la empresa a un éxito final. A pesar que esta empresa es la más costosa que la historia conoce, hay que esperar que pueda ser llevada a cabo, pues tiene una importancia inmensa para las comunicaciones en el mundo.

Uno de los mayores inconvenientes para la construcción del canal, ahora que ésta ya ha sido decidida, es la falta de buenos puertos en sus dos puntos terminales. La Bahía de Colón, Limón Bay y Navy Bay, no ofrece protección contra los vientos del Norte y los "Northers" son en ciertas épocas del año los peores enemigos, destructores de navíos en estas aguas. Junto a la Isla Manzanilla, donde desemboca el Fox River, el canal deberá tener su entrada; es entendido que en ese lugar, después de excavaciones y dragados, se formará un pequeño puerto. Este deberá ser bastante seguro, pero no podría recibir sino muy pocos navíos grandes y un par de días de tempestad del Norte será por lo tanto suficiente para parar enteramente todo tráfico por el canal. Que Limón Bay no es mucho con que poder contar como lugar puerto, eso lo demuestran los informes hidrográficos de la compañía del canal, entre los cuales se informa que en 1879, durante una tempestad del Norte, una navío anclado en 35 metros de agua tocó fondo y naturalmente se hundió.

Referente al otro extremo del Pacífico, la Bahía de Panamá no está expuesta a huracanes como el puerto de Colón, a pesar que en el mes de Noviembre es frecuentada con bastante frecuencia por "tornados" que la barren con violencia, pero sufre de una deficiencia considerable: la falta de agua. Como ya fue dicho anteriormente, el arrecife que rodea a Panamá, se encuentra a marea baja encima del agua a una distancia aproximadamente de un kilómetro de la tierra; por lo tanto el canal debe construirse 2 ó 3 kilómetros afuera en la bahía, hasta que se pueda encontrar un puerto en el grupo de islas de Naos. Pero incluso este puerto no puede ser tan profundo y sólo con la marea alta podrían los grandes vapores oceánicos entrar en él. En todo caso en esta boca deberán emplearse esclusas para evitar la fuerte corriente que el movimiento entre marea baja y marea alta produciría en el canal. Estos inconvenientes pueden naturalmente ser en

parte remediados con extensos trabajos. Un malecón de dos kilómetros de largo o un rompeolas están, entre otras medidas en cuestión para Limón Bay. Pero estos trabajos van ciertamente a consumir muchas decenas de millones de francos.

El terreno mismo que será atravesado por el canal no presenta tantas dificultades desde el punto de vista técnico, como se había dicho al comienzo, después de investigaciones muy superficiales. Solamente unos dos kilómetros del trecho que será excavado se compone verdaderamente de montaña de suelo duro, en el Paso de Culebra. Pero estos dos kilómetros se encuentran también de 70 a 100 metros sobre el nivel del mar y representan, por lo tanto, una enorme masa, algo más de 20 millones de metros cúbicos de piedra, que debe ser dinamitada. Esta parte del trabajo ha sido tomada por contrato por un consorcio, contra un pago de 160 millones de francos. Los otros 72 kilómetros restantes se componen de tierras más sueltas, de conglomerados de arena, tierra de aluvión suelta, tierra de pantano y lodo, que representan un total de 100 millones de metros cúbicos por remover. Más o menos la mitad de este trabajo de excavación ha sido dejado a empresarios contra un pago contratado de unos 150 millones de francos.

Las mayores dificultades desde el punto de vista técnico en el istmo vienen de los numerosos ríos y sobre todo del Chagres. En el periodo de sequía, Diciembre-Mayo, estos ríos son sin importancia, algunos incluso están secos, y el Chagres es un raudal tranquilo y de corriente apacible, pero cuando el periodo de lluvias prevalece durante corto tiempo, crecen los riachuelos sin importancia rápidamente hasta ser furiosas correntadas y el Chagres se desborda, el gigante del istmo, y transforma los valles y los terrenos vecinos en lagos espumosos. Los ríos más pequeños, incluso el Río Grande, que formará la boca del canal en el Pacífico, pueden ser hechos inofensivos con relativa facilidad, uniéndolos a los lados del canal, cortados en dos y así construir canales de evacuación pero con el Chagres esto no puede ser, porque tiene una masa de agua demasiado grande e incalculable. Este sometimiento del Chagres es una dificultad que los ingenieros del canal, que yo sepa, no han podido resolver. En el plan para el canal de M. de Lesseps figura que en Gamboa, algunos kilómetros arriba del punto donde el canal debería cortar el Chagres, una laguna interior debería ser creada gracias a una pared de contención de más de un kilómetro y medio de largo y que esta agua deberá ser dirigida hasta el Atlántico por un ancho canal de evacuación, colocado al lado mismo del canal. Esta empresa se ha estimado que debería costar unos 100 millones de francos. Investigaciones hechas más tarde en el lugar futuro de la referida laguna artificial muestran, sin embargo, que varias de las hipótesis de M. de Lesseps no existen en realidad y que el trabajo, de la manera que él ha pensado hacerlo, no puede ser hecho incluso por esta enorme suma.

El ferrocarril ofrece ciertamente gran facilidad para la construcción del canal y fue un paso oportuno del consejo de la compañía hacerse dueña de él, comprando enormes cantidades de sus acciones, a pesar que esta com-

pra ha tomado buena parte del capital de construcción del canal. El noventa y nueve por ciento del capital por acciones del ferrocarril pertenece a la compañía.

Pero el peor enemigo de la empresa es el clima poco saludable, a pesar de informaciones contrarias en el prospecto de M. de Lesseps y en los informes locales de "l'Agence Superieure" no se niega que, incluso entre climas tropicales, el clima del istmo es uno de los más peligrosos y no sin razón se le cita junto con Bahía y Veracruz como uno de los favoritos de la fiebre amarilla. Una prueba atroz de la calidad del clima fue dada durante la construcción del ferrocarril en 1851-1855, porque costó enormes cantidades de vidas humanas, al punto que el dicho, que debajo de cada travesaño descansa el cadáver de un chino o de un blanco, no es exagerado.

Capítulo IV

PACORA, EL VIEJO PANAMA

Después de varias excursiones en los alrededores de Panamá, en el Cerro de Ancón, a lo largo de la playa y en los pantanos vecinos de la boca del Río Grande y después que al término de algunos días de fiebre pude considerarme algo aclimatado, hice una excursión de caza y de colección de especies naturales, en compañía de dos caballeros ingleses y de uno colombiano y de mi asistente sueco Boström, Antón Boström, quien me acompañó desde Suecia, había anteriormente acompañado como asistente al barón Adolf Nordenskjöld en su famoso viaje en el "Vega", al interior, hasta una hacienda al borde del Río Pacora, uno de los 130 ríos que desembocan en la bahía de Panamá. Todos íbamos montados, los unos a caballo, los otros en mulas. Dos mulas llevaban nuestro equipaje, eran conducidas por dos peones montados, uno de los cuales debía servirnos de guía.

Dejamos la ciudad a las 7 de la tarde, para alcanzar en el curso de la noche, que prometía ser de luna, nuestro lugar de destino y evitar así el calor del sol. Al comienzo seguimos un excelente camino para estas partes, cruzando la Sabana, un ancho llano de poco relieve y salpicado de bosquesillos, que se extiende a lo largo de la costa al Norte de Panamá. Pasamos algunos pequeños ranchos y dejamos el llano para vadear el Río Juan Díaz, después entramos en un bosque, al principio ralo, después más espeso. La luna había entonces subido alto en el cielo y su luz penetraba la arboleda por aquí y por allá, creando cuadros de una maravillosa belleza. A veces cabalgamos bajo las inmensas ceibas en completa oscuridad, a veces bajo las aireadas acacias de amplias ramas, que consentían a dejar pasar los trémulos rayos de la luna; los matorrales brillaban en las plateadas vetas de sus hojas y de troncos; la tierra, en los lugares donde estaba desnuda brillaba como un espejo y nos engañaba más de una vez, haciéndonos tirar de las riendas. A veces pasábamos a través de angostas y profundas quebradas, tan estrechas que las mulas de carga casi se prensaban entre sus paredes. Vadeamos cinco ríos, dos de ellos tenían tanta agua, a pesar que el período de sequía ya estaba bien avanzado, que las mulas entraban en el agua hasta las panzas.

Aquí y allá, en los claros del bosque y al borde de los ríos, encontramos un par de chozas solitarias o más bien cobertizos, cubiertos de hojas de pal-

mera y siempre cuidados por una media docena de perros pequeños y hambrientos, que anunciaban nuestro paso con furia. En un ancho claro del bosque vimos algunos objetos blancos que brillaban en el fondo. Creímos primero que se trataba de un grupo de indios que venían a nuestro encuentro, pero pronto nos dimos cuenta que era un cementerio. Encima de una explanada baja se encontraban efectivamente 7 u 8 cruces sencillas de madera, con largas amarras blancas. El bosque se volvió cada vez más espeso y el camino se hizo tan difícil que las mulas no podían avanzar sino paso a paso, a través de tantos obstáculos. De repente se abrió la vista y llegamos a una pequeña llanura débilmente ondulada, que había sido quemada recientemente. La luna brillante creaba extraño contraste sobre el suelo negro, pero la llanura no parecía sombría, porque aquí y allá pequeños grupos de árboles, en las ondulaciones del terreno, se destacaban mejor y parecían islas de un lago de montaña.

Pronto entramos de nuevo en el bosque y nos encontramos un camino más difícil que antes porque colgaban bejucos y ramas rotas y más de una vez casi nos sacan de las monturas. Aquí encontramos el vado más difícil; en la oscuridad no encontramos el lugar favorable para vadear y la orilla, de arcilla roja, cedió completamente bajo nuestro peso, de manera que nos hundimos hasta las rodillas. Uno de nosotros que cabalgaba un caballo inglés bastante grande trató de pasar a caballo, pero el agua le subió hasta el arzón de la silla. De esta manera podíamos ciertamente pasar el río, pero esto no era posible con nuestro equipaje: nuestras frazadas, nuestras hamacas, y nuestras municiones habrían quedado inservibles. Por lo tanto nos vimos obligados a tantear con palos la orilla a lo largo de un buen trecho, hasta que de pura casualidad encontramos un buen vado, con apenas un pie de agua. Pero esta búsqueda nos llevó una hora.

Después de cabalgar unos kilómetros más en el bosque, llegamos hacia las 3 de la mañana a la ancha llanura de Pacora. Tiene fuertes ondulaciones y está ricamente dotada de bosquecillos grandes y pequeños.

Durante el período de las lluvias crece aquí pasto hasta la altura de un hombre y es entonces un refugio ideal para venados y aves grandes, pero ahora el pasto se había secado y quemado y sólo podía servir para dar protección a pequeños pájaros y a roedores. Después de una cabalgata muy difícil sobre el terreno lleno de hoyos, llegamos por fin al término de nuestro viaje, la hacienda Pacomi. Entramos a caballo en el jardín rodeado de una palizada de troncos de palmera y naturalmente fuimos recibidos por una jauría de perros furiosos. Después del "quién vive", dado desde la casa, dimos el motivo de nuestra visita y fuimos hospitalariamente recibidos por el dueño de casa, el señor Muñoz.

Un par de horas de descanso en nuestras hamacas nos dio nuevas fuerzas. Después tomamos un baño refrescante en el Río Pacora. Durante el baño fui mordido de manera que no pude ignorar por peces pequeños, largos, de seis a ocho centímetros, que en grandes bancos nadaban a mi alrededor; como venganza guardé algunos de ellos en alcohol. Después de

un succulento desayuno, cuyo principal plato fue una sopa espesa de carne de venado secada al sol, arroz, bananos y ñame, cocidos juntos y fuertemente condimentados con ají o pimienta —casi lo mismo que nosotros llamamos pimienta de Cayenne—; montamos de nuevo a caballo, para llegar 12 ó 15 kilómetros más lejos hasta los pantanos situados hacia el Oeste, donde fuimos a tirar patos.

Después de un par de horas de cabalgar llegamos, acompañados por nuestro anfitrión, a través de una selva virgen espesa hasta el borde de un pantano, de un par de kilómetros de largo y fuimos recibidos inmediatamente por ruidosas bandadas de garzas blancas (*Ardea Egreta*), que, con evidente mala voluntad, protestaron contra nuestra intrusión dentro de su territorio. Tan pronto tomamos las armas se refugiaron chillando y peleando hasta los lugares más lejanos del pantano, dejando vigías en las cimas de los árboles más altos. Aquí nos dedicamos durante algunas horas a una activa caza de patos, que fue hecha así: dos de nosotros vadearon hasta un montículo, a manera de isla, en medio del pantano y los dos otros cabalgaron a lo largo de la orilla, al borde del bosque, para espantar a los patos con gritos, piedras y bulla. Entonces tuvimos la oportunidad de disparar a los que se alzaban sobre nuestras cabezas. Cuando el sol bajó regresamos a la hacienda con 28 patos y una veintena de “scientific birds”, como M. C. llamaba a mi botín de no comestibles.

En esta partida de caza, sabana afuera hasta los pantanos y río arriba, pasamos tres días de manera particularmente agradable y regresamos al cuarto día a la luz del día a Panamá, donde llegamos sanos y vigorosos, con un rico botín de caza y uno mayor científico de más de 60 pájaros conservados y algunos mamíferos y reptiles y crustáceos de agua y tierra, conservados en alcohol.

Mi excursión siguiente fue hacia el viejo Panamá, la antigua ciudad destruida por el capitán de piratas Morgan en 1671. Se encuentra a 5 kilómetros del nuevo Panamá, a orillas del Río Algarrobo. Seguimos primero el camino del que ya he hablado sobre la sabana, pasamos muchos ranchos y haciendas, muchas construidas con gusto y bien cuidadas. Aquí pasan los panameños más ricos los meses más calurosos del año.

Después de haber cabalgado más o menos dos kilómetros dejamos el camino para alcanzar por un sendero estrecho un bosque con algo de parque, vadeamos un riachuelo y llegamos a una quebrada maravillosa y profunda, rodeada de inmensas ceibas centenarias. Después pasamos un bosque joven de poca altura que llega hasta la orilla del Río Algarrobo. Después de haber vadeado uno de sus afluentes, pasamos un magnífico puente de piedra canteada, que tan sólo su mitad cubría al río. Este puente, construido con enormes bloques de piedra, es uno de los pocos recuerdos del viejo Panamá. Nos encontrábamos así en el lugar donde en siglos pasados estuvo una de las ciudades más bellas y más ricas de Tierra Firme; por todas partes crecía una vegetación lujuriosa, aquí y allá se podían ver montículos y extensos montones de tierra, que ciertamente debían ser piedras de casas y

templos destruidos, pero todo estaba escondido bajo una vegetación abundante y casi impenetrable. Hacia el S.O. se veían trazas de una enorme construcción hecha al borde del mar: probablemente éste ha sido algún lugar de desembarque fortificado. Poco más lejos se encontraban pedazos de un muro de 4 a 5 metros de ancho, seguramente las bases de un bastión. En pie se encontraba solamente una torre cuadrada, alta, de cuatro pisos, de piedra. Las piedras eran en su mayoría de pórfido. Fue una torre de guardia o de reloj de alguna iglesia o de un claustro. Además se veía una muralla larga de 30 a 40 metros, las paredes de una iglesia. Estaba tan destruida por raíces de árboles, que se habían introducido entre las piedras, que éstas parecían dispuestas a derrumbarse en cualquier momento.

Tan sólo 6 u 8 familias de negros vivían aquí en miserables chozas. En casa de un negro viejo de cabello blanco pasamos un rato y tomamos nuestro almuerzo, huevos y bananos. Su vivienda consistía de un techo inclinado de pajas y hojas de palmera, arrimado contra el muro de magníficos bordes de pórfido, de tres metros de alto y del mismo grueso; hacia adelante, el techo era sostenido por dos ramas torcidas y sin corteza, apenas de unos 10 centímetros de grueso y la pared del lado del mar era un pedazo de tapete de paja trenzada, en mal estado. El viejo había servido bajo Bolívar en la guerra de la Independencia y hablaba en éxtasis del Libertador.

La ciudad, que era una de las más antiguas de la América Española, fue fundada por Pedrarias Dávila en el año de 1518, probablemente en el mismo lugar o cerca de una ciudad indígena. Obtuvo ya en 1521 los privilegios de "ciudad" y creció rápidamente en riqueza y en importancia gracias a su posición, como intermediaria en los transportes hacia y del Perú y Chile. A fines del siglo XVII, cuando se encontraba en el zénit de su florecimiento, fue descrita de esta manera por un contemporáneo:

"Se encuentra a orillas del Pacífico, abierta por todos lados, sin murallas; las únicas fortificaciones son dos reductos, el uno al borde del mar, armado con seis cañones de metal; el otro domina el "camino real": este reducto está armado con 8 cañones de bronce y además con 28 piezas de artillería menores, también de bronce. La ciudad se compone de 6 a 7 mil casas, la mayoría construidas de la misma manera, de madera de cedro; algunas pocas están construidas de piedras. Las calles son bellas y anchas. Hay 8 claustros, unos para hombres, otros para mujeres; una catedral, una iglesia parroquial y un hospital, que después fue atendido por hermanas de caridad. Aquí viene cada año del Perú una armada cargada de lingotes de plata y oro; en cambio llevan mercadería de toda clase y negros. En la ciudad se mantiene todo el año más de 2 mil mulas para transportar el oro y la plata hasta Puerto Bello, donde se carga en los galeones del Rey de España. La ciudad está rodeada de bellos huertos y casas de campo, que pertenecen a los muchos comerciantes, que ciertamente son los más ricos en las posesiones americanas de los reyes de España. Panamá está gobernado por un Presidente, que también es Capitán General del Virreyno de Tierra Firme y tiene bajo sí las ciudades de Puerto Bello, Nata y los em-

porios de Cruz, Penonome, Capira y Veragua". (A. Oexmelin, Histoire des Aventuriers etc., 1687).

La fama de la riqueza de Panamá y de su fastuosidad incitó durante mucho tiempo la codicia de los implacables enemigos de los españoles, los filibusteros y el 27 de Enero de 1671 se apoderaron de la ciudad, después de una aventurada marcha a través del istmo.

Esa marcha es uno de los episodios más notables de la historia común de los españoles y de los filibusteros. Por lo tanto, me tomaré la libertad de contar de una manera breve lo que fue esa marcha de Morgan contra Panamá, porque ilustra las dificultades que existían al cruce del istmo, antes que el ferrocarril interoceánico lo transformara en un viaje de placer.

Desde el comienzo del siglo XVII los filibusteros tenían poderío militar, más o menos abiertamente concedido por Inglaterra, Francia y Holanda, aumentado con los continuos despojos de los españoles y piraterías de los galeones cargados de plata. El apogeo de los filibusteros fue alcanzado con la entrada de Henry Morgan en escena. Este aventurero, de origen inglés, pudo rápidamente, —gracias a su valor personal poco común, incluso entre los filibusteros, y gracias a sus grandes capacidades como jefe—, tomar una posición destacada en su comunidad sin leyes. Después de un ataque de reconocida audacia, temeridad y brutalidad animal contra Maracaibo y de la toma de Puerto Bello, en todos sus aspectos enteramente similar, había despertado entre los españoles un tremendo terror y exasperación y entre los suyos se había ganado una brillante reputación. Por lo tanto, no es de extrañar que cuando declaró que hacía planes para una nueva "gran empresa", pudo reunir la armada más grande y el grupo más numeroso de aventureros que haya jamás habido bajo el mando de un jefe de filibusteros. A la cabeza de una flota de más de treinta navíos de tamaño variable, con una tripulación de unos 2.000 hombres, se dirigió hacia la Tierra Firme para tomar a Panamá. En el camino se apoderó de la Isla Santa Catalina, cerca de Old Providence, en parte para tener un punto de retirada, pero sobre todo, para conseguir guías a través del istmo.

Cuando estaba en Santa Catalina, mandó cuatro navíos, con una tropa escogida de 500 hombres, bajo mando del valiente capitán inglés Bradelet, para asaltar la fuerte fortaleza de San Lorenzo, en la boca del Río Chagres, que era la llave del camino a Panamá. Esta tentativa tuvo éxito, y después de una lucha desesperada en que se dio las más altas pruebas de valor, tanto de parte de los atacantes filibusteros, como de parte de los defensores españoles, casi toda la guarnición española fue muerta y los filibusteros perdieron 200 hombres entre muertos y gravemente heridos. Morgan encontró así, a su llegada, abierto el camino para Panamá y se preparó para avanzar hacia la ciudad, subiendo el Río Chagres con una tropa escogida.

Ya dos veces anteriores había sido Panamá amenazada por esta vía, la primera vez en 1572, por uno de los héroes y marinos más famosos de Inglaterra, Francis Drake, quien después de tomar Nombre de Dios, avanzó

hasta Cruces, más de las dos terceras partes del camino a Panamá, pero tuvo que volverse debido a la falta de provisiones y a las fiebres que se apoderaron de su gente. La otra vez en 1595, cuando Sir Thomas Baskerville, que en compañía del mismo Drake había echado ancla en Nombre de Dios, y había avanzado por el camino sobre el istmo para destruir Panamá, pero como la vez anterior, la empresa fue impedida por las fiebres que atacaron a los ingleses y los forzaron a volverse atrás, con pérdida de la vida de Drake.

Así pues, no estaba sembrado de pocas dificultades atravesar el istmo y esto lo pudo, sin embargo, realizar Morgan después de 10 días de navegación por río y de marchas bajo los mayores sufrimientos para su gente. Algunos extractos del diario de este viaje deberían tener interés, ya que fue escrito por uno de los participantes. Un facsimile litográfico del mapa del istmo, que se encuentra añadido al diario hace más claro el sencillo relato.

El 18 de Enero de 1671 se embarcó Morgan con 1.200 hombres escogidos, en un cierto número de botes y lanchas de bajo fondo, llevando solamente armas y municiones, pero sin provisiones y era tal la estrechez a bordo que parte de los hombres debió viajar de pie, esperando encontrar abundantes provisiones en las bodegas o campamentos que los españoles habían instalado en algunos lugares río arriba.

El primer día pudieron hacer a la vela y con remos, más o menos dos leguas españolas, hasta un lugar llamado Río de los Brazos (desaguadero del Trinidad en el Chagres), allí encontraron casas abandonadas, pero no provisiones, porque los españoles habían arrancado de raíz, todo lo que podía servir de alimento e incluso habían arrancado las frutas que no estaban maduras. Por lo tanto, hubieron de contentarse con una pipa de tabaco en lugar de comida.

El segundo día llegaron a la hora del almuerzo a la "Cruz de Juan Gallego" (un punto entre Ahorca Lagarto y Peña Blanca); allí tuvieron que dejar sus lanchas armadas más grandes, pues el río se hizo menos profundo y la navegación se hizo peligrosa por los troncos arrastrados por la corriente. Los botes debieron hacer viajes dobles a partir de allí, para transportar a todos río arriba. Tampoco durante este día se pudo encontrar provisiones. El tercer día no llegaron más lejos que "Cedro Bueno" (probablemente Bohío Soldado). Ahora comenzaron a ser atormentados por el hambre y desearon encontrar prontamente a los españoles. La noche debió ser pasada a orilla del río y se sufrió mucho del frío y de la lluvia. El cuarto día pudo una parte de la tropa avanzar por tierra, mientras el resto continuaba en botes. A mediodía se encontró un campamento abandonado y la alegría fue general, porque se esperaba ahora encontrar a los españoles y con ellos, provisiones. Tanto mayor fue el desaliento porque el campamento estaba abandonado y las provisiones quemadas o llevadas. Allí se encontró sólo unos sacos de cuero. Sobre éstos se lanzaron los filibusteros hambreados. Los cortaron en pequeños pedazos, los empaparon en agua,

los golpearon con piedras, los frieron y se los comieron con avidez. Hacia la tarde llegaron a "Torna Muni" (Barro Colorado) y encontraron también allí un campamento abandonado.

El quinto día alcanzaron a llegar a Barbacoa, donde encontraron un par de sacos de maíz y algunos racimos de bananos, todo se le llevó a Morgan, quien lo repartió entre los más débiles y los más enfermos. Al día siguiente, el sexto del viaje, encontraron una gran cantidad de maíz recién cosechado. Se lo comieron crudo, porque el hambre no les dio tiempo ni de tostarlo ni de cocerlo. Aquí vieron, por primera vez, indios, que persiguieron, matando algunos de ellos. Esto fue probablemente en la vecindad de la actual Gorgona. El séptimo día llegaron hasta la vecindad de Cruces, que encontraron en llamas y completamente desprovista de alimentos. Sólo se encontró un poco de vino peruano. Morgan, de miedo que su gente se emborrachara, dejó circular el rumor que los españoles habían envenenado ese vino. El octavo día, cuando pasaban una quebrada estrecha (probablemente situada al borde del Río Saldanello) fueron cubiertos por una lluvia de flechas tiradas por un enemigo invisible. Veinte cayeron muertos o heridos, los filibusteros tiraron al azar hacia el bosque y mataron algunos indios, entre ellos el jefe, por lo cual los indios huyeron. Si los españoles hubieran tenido ese lugar ocupado, pudieran fácilmente haber causado grandes pérdidas a los filibusteros e impedido definitivamente su marcha hacia adelante.

Ahora avanzaron a campo abierto, sobre sabanas y colinas, sufriendo mucho del calor del sol y del hambre. Pero todos los sufrimientos fueron olvidados, cuando al noveno día, desde una altura, vieron extenderse ante ellos el Océano Pacífico con sus islas y sus navíos. Y su maravilla creció tanto más, cuando en una sabana encontraron una gran cantidad de ganado y caballos, que algunos españoles a caballo trataban de arrear hacia la costa. Como locos se precipitaron sobre esta presa tan deseada, el uno matando una vaca con espada o pistola, el otro un caballo y devoraron con avidez la carne cruda sin tiempo para quitarle piel y mucho menos para hacer fuego.

Los españoles rondaban alrededor de ellos. Morgan se reunió en consejo e impuso la consigna de dejar a la gente reposar hasta la batalla del día siguiente. Y al décimo día después de la salida de la boca del Chagres llegaron a la planicie ante Panamá, donde Morgan con unos 1.000 hombres, sin cañones ni caballería, después de escasas dos horas de combate y con la pérdida de unos pocos hombres, derrotó en el campo de batalla a un ejército regular de más o menos 4.000 hombres, con artillería, caballería y un cuerpo auxiliar de mulatos, que conducían 2.000 toros salvajes. Panamá yacía ahora abierta ante los enemigos ávidos de saqueos: fue saqueada y quemada hasta el suelo, mientras se cometían las más brutales atrocidades contra sus habitantes.