A. CHAUNCEY NEWLIN COLLECTION
OF
OCEANS LAW AND POLICY

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

Digitized by Google

PANAMÁ Y EL CANAL

Digitized by Google

"Santa María."—Una de las carabelas de Colón, de exacta reproducción construída en 1892.

Digitized by Google

PANAMÁ Y EL CANAL

Con ciento cuarenta y una ilustraciones

OBRA ORIGINAL DE

ALFRED B. HALL Y CLARENCE L. CHESTER

TRADUCIDA AL CASTELLANO POR

R. DIEZ DE LA CORTINA

Ex Inspector de Instrucción Pública, República Argentina
Ex Asesor Técnico del Ministerio de Instrucción, Bolivia
Autor de los Métodos, de la Serie de Cortina, etc.

U. VA.
MAR 27 1986
LIBRARY

NEWSON AND COMPANY, EDITORES
NUEVA YORK, E. U. de A.

Digitized by Google

Copyright, 1913, by
NEWSON AND COMPANY

Copyright secured in all the countries subscribing to the Bern Convention.

Propiedad protegida por la ley en varios países, donde se perseguirán las ediciones fraudulentas.

1373

OCEANS
14.2
.B3

Digitized by Google

INTRODUCCIÓN

"Castilla del Oro" fué el nombre dado por Colón al Istmo de Panamá, en honor de Isabel la Católica, reina de Castilla. De oro, en verdad, debía ser una tierra de tesoros tales que ni aun en sueños llegara a concebir el Gran Descubridor. "Sepultura de los Españoles" la llaman los exploradores que pelearon contra indios salvajes, crueles piratas y mortífero clima, a fin de adquirir sus tesoros.

"Llave del Pacífico" la han nombrado también algunos, como si cuando Naturaleza alzara sobre el nivel del mar los dilatados continentes de Norte y de Sudamérica, hubiera originalmente trazado un canal en tan conveniente lugar para enlazar los dos océanos. Mas después, como reflexión posterior, colocó en ese fragmento de tierra (escasamente cincuenta kilómetros en la parte más estrecha) su cadena de montañas, elevando algunas hasta trescientos pies sobre el nivel del mar, a guisa de reto al genio y al esfuerzo de la humanidad.

Hace cuatrocientos años que el hombre aceptó el reto. Primero España y luego Escocia, Inglaterra y Francia, gastaron pródigamente dinero y vidas en vanos

Digitized by Google

esfuerzos destinados a construir un canal y a vencer los obstáculos de la naturaleza. Últimamente los Estados Unidos, inducidos por uno de sus presidentes, entraron en la contienda. "¡Ésta es la obra de ingeniería más soberbia que haya jamás presenciado el mundo," dijo el Presidente Roosevelt, "pero se construirá el Canal!"

Este dato explica lacónicamente la historia del Istmo.

En todo el Hemisferio Occidental no hay lugar que tenga una historia tan romántica como la de esa pequeña franja de tierra que une ambos continentes, pero que separa los dos mayores océanos del mundo.

Digitized by Google

PREFACIO

La historia de Panamá y la del Canal están presentadas en este volumen de una manera concisa, inteligible e interesante para los lectores. Llena de hechos importantes, tanto históricos como geográficos, reune un fondo de información de carácter típico educacional. La obra del Canal es, además, una maravilla de ingeniería moderna.

Para lo que se refiere a la historia de la conquista se han consultado un buen número de autoridades, y mediante la cortesía de la Comisión del Istmo conseguídose muchas ilustraciones y datos; todo lo cual ha sido suplementado con fotografías tomadas sobre el terreno, y con observación personal y estudio en la Zona del Canal.

ENERO DE 1913.

Digitized by Google

Digitized by Google

LISTA DEL CONTENIDO

PÁGINAS

Introducción V
Prefacio VII
Lista del Contenido IX
Índice de las Ilustraciones XI

CAPÍTULOS

PARTE I—CASTILLA DEL ORO

I. Una Ruta de Europa al Asia 3
II. Balboa y el Pacífico 13
III. Pizarro y el Perú 20

PARTE II—SEPULTURA DE LOS ESPAÑOLES

IV. Los Piratas 27

PARTE III—PANAMÁ MODERNA

V. La Tierra de la Palma del Coco 39
VI. Indígenas y Fauna 56
VII. La Ciudad de Panamá 77

PARTE IV—LA LLAVE DEL PACÍFICO

VIII. Vías a Través de Centroamérica 91
IX. Navegación a Través de Centroamérica 107
X. Los Franceses en Panamá 112
XI. Panamá y los Estados Unidos 129
XII. Conquista de las Epidemias 138
XIII. Se Congrega una Fuerza de Trabajadores 159
XIV. La Maquinaria del Istmo y el Ferrocarril de Panamá 174
XV. Canales de Esclusas y a Nivel del Mar 182
XVI. El Canal de Esclusas en Panamá 191
XVII. La Construcción del Canal 201
XVIII. Hombres que han Tomado Parte Prominente en la Construcción del Canal 225
XIX. Porvenir de Panamá y del Canal 230

Digitized by Google

Digitized by Google

ÍNDICE DE LAS ILUSTRACIONES

PÁGINAS

"Santa María." Una de las carabelas de Colón ..... *Portada*
Mapa I. Los portugueses encuentran una ruta para Asia 2
Cristóbal Colón 4
Mapa II. Colón y el Istmo 10
La hermosa bahía de Puerto Bello (Portobelo) 11
Mapa III. Un centro de interés mundial 14
Vasco Núñez de Balboa 15
El llamado Árbol de Balboa, desde cuya copa se ven el Atlántico y el Pacífico 17
Vista del Pacífico desde el Árbol de Balboa 18
El Atlántico desde el Árbol de Balboa 19
Puente que aún existe en el camino de Panamá a Puerto Bello 20
Francisco Pizarro 21
Descendientes de los incas del Perú y antiguas ruinas 22
Fuerte ruinoso con sus cañones y atalayas 28
Interior del fuerte de San Lorenzo 30
La iglesia española más antigua del Istmo 32
Muralla de gran espesor de la torre de San Agustín 33
Torre maciza de San Agustín 34
Murallas de la ciudad nueva de Panamá 35
Mapa IV. La República de Panamá 41
Acorazado norteamericano en el puerto de Colón 42
El faro "Manzanillo" 43
Vapores en los muelles de Colón 44
Colón. Un espectáculo repulsivo 46
El río Chagres en las cercanías de Gatún, una aldea y el árbol banano ... 47
Indígenas subiendo por los cocoteros 49
Negros con cocos 50
Macizos racimos de plátanos 51
Un campo de piñas en la Isla de Taboga, cerca de la ciudad de Panamá. 52
Negros cargando un vapor con plátanos 53
Papayas 54

Digitized by Google

PÁGINAS

Los colibrís o picaflores de Panamá 56
Las culebras 57
Los saínos, especies de jabalíes 58
El mono de Panamá 60
El armadillo 62
El tapir 64
La caza del caimán 65
El saurio o lagarto de argua de Panamá 66
El largo del primer caimán que se ve en la ilustración, es de diez y ocho pies y seis pulgadas. Los palos en las bocas tienen dos pies y medio de largo 66
Puerto de Colón, donde pueden verse algunos de los indios de San Blas. 68
Indígenas en un bote hecho de un solo tronco 70
Algunos indígenas con sus familias y sus chozas 71
Mujeres de Panamá lavando a orillas del río Chagres. Una de ellas con la gruesa y pesada paleta con que acostumbran golpear la ropa húmeda 72
Cogiendo a un negro en los bosques para fotografiarlo 73
Cabañas de los indígenas con sus palmas de coco 74
Muchachos indígenas majando el arroz antes de cocinarlo 75
Vista de la moderna Panamá y del Pacífico desde la colina Ancón 78
Una calle de Panamá 79
Las antiguas campanas de la catedral 80
Catedral de Panamá y esquina de la Plaza Independencia 81
Mercado de fruta en la playa 82
La muralla en alta mar 83
El mismo lugar en baja mar 84
Billete de la Lotería de Panamá 85
Casa de la Lotería en Panamá 86
Calle Bolívar, una de las principales de la ciudad 87
El difunto presidente Obaldía y su esposa, delante del palacio presidencial 88
Mapa V. Rutas a través de Centroamérica 92
Pedro Miguel, en el ferrocarril de Panamá 94
Antiguo fuerte y porción de la muralla de Panamá 97
Estación de Obispo 99
Escena del ferrocarril de Panamá, calle de Bolívar, Colón 101
Inundación del ferrocarril de Panamá en 1906 103
Hubo, por último, vía férrea a través del Istmo 105

Digitized by Google

PÁGINAS

Estatua de Nelson, Plaza de Trafalgar, Londres 110
El conde Ferdinand de Lesseps 113
Una embarcación pasando por el Istmo de Suez 116
Mapa VI. De Lesseps y el Istmo de Suez 117
Hospital francés en la ciudad de Panamá. Departamento para el tratamiento de la fiebre amarilla 119
Excavadora mecánica francesa funcionando en el Canal de Panamá 121
Porción del Canal terminada por los franceses 122
Las locomotoras francesas en la manigua 123
Maquinaria francesa abandonada en el corte de Culebra 124
Palacio de Lesseps 125
Dragas francesas sumergidas en Río Grande 126
Estatua a Lesseps. Canal de Suez 127
Acorazado norteamericano "Óregon" 130
Mapa VII. La Zona del Canal 134
Estación de policía en Ancón 135
Estación para el servicio de bomberos en Cristóbal 136
Entrada a los terrenos del hospital, Ancón 139
Vista de los terrenos del hospital, Ancón 140
Avenida Norte, Panamá, en el estado en que se encontraba hace algunos años 143
Avenida Norte, Panamá, con el nuevo pavimento 145
Una calle de Colón antes del pavimento 147
El doctor W. C. Gorgas, coronel del cuerpo médico del Ejército de los Estados Unidos, jefe superior de sanidad de la Zona del Canal 148
Otra vía en Colón, antes de pavimentar 149
Calle Bolívar, Colón, depués de saneada y pavimentada 150
Calle en Colón, pavimentada y limpia 151
Depósito de agua de "Mount Hope," donde el líquido es abundante puro y sano 152
Apertura del sistema de obras hidráulicas, frente a la Catedral de Panamá. 4 de julio de 1905 153
Un chico pidiendo baño 154
El baño concedido 155
Después del baño. En casa otra vez y feliz 156
Avenida de las Palmas en Cristóbal 157
Hora de la comida en un hotel de la Comisión 160
Los "Hombres Oro" a la mesa, Cristóbal 161
"Side Street," Cristóbal. Residencias de los "Hombres Oro" 162

Digitized by Google

PÁGINAS

Casas cómodas y bien construídas ... 163
Un "club" de la Comisión en Empire ... 164
Obreros jugando a los bolos ... 165
Viviendas aseadas y cómodas en los barrios de los trabajadores ordinarios, Colón ... 166
Negros jamaicanos a la hora del rancho ... 167
Interior de un comedor para obreros europeos ... 168
Trabajadores asiáticos, con sus curiosos turbantes y aspectos extraños... 169
Un grupo de trabajadores españoles ... 170
Un grupo de italianos ... 171
Tren típico para obreros ... 172
Almacenes. Empire ... 176
Empire. Uno de los dos grandes talleres de reparaciones ... 177
Departamento de los diez mil artículos cuidadosamente rotulados y ordenados ... 178
La vía del ferrocarril de Panamá. Coche particular del Presidente de la Comisión ... 179
Tipos de las nuevas locomotoras norteamericanas ... 180
El "Corsair," pasando por el Canal de Corinto en Grecia ... 184
Diagrama que indica cómo funcionan las esclusas ... 186
El procedimiento en operación. Un vapor en la esclusa ... 187
Una esclusa vacía ... 189
Mapa VIII. Rutas del canal y del ferrocarril ... 197
Diagrama que ilustra el tipo esclusa de canal en Panamá ... 198
Una vieja draga francesa. Balboa ... 202
Draga de succión de veinte pulgadas. Río Chagres, Gatún ... 203
El trabajo de los barrenos ... 204
Cargando los barrenos con dinamita ... 205
Una explosión en Matachín, 10 de enero de 1908. 11.200 libras de dinamita usadas en 19 barrenos, con las que se desalojaron 1.798 yardas cúbicas ... 206
Una excavadora mecánica cargando de escombros un tren ... 207
Excavadora mecánica, ilustrando su brazo y el cazo o cucharón ... 208
Un cazo de cinco yardas de fondo ... 209
Excavadora de grandes proporciones ... 210
El corte en Bas Obispo, noviembre de 1906 ... 212
Excavadora empleada en el lugar de las esclusas, Pedro Miguel ... 213
Dos largos trenes de vagones planos, Bas Obispo, para transportar escombros ... 214

Digitized by Google

PÁGINAS

Llegada de un tren de paga 215
Culebra, vista desde la altura donde está el Depósito 216
La gran represa comienza a elevarse a través del valle 218
Excavaciones para las esclusas de Gatún 219
La cortadura de Culebra, 1909 221
Excavación completa para las esclusas de Gatún 223
Comisión del Canal del Istmo en 1909 228
Una escuadra protegerá ambas costas 233
Mapa IX.—Influencia del Canal de Panamá en las rutas del tráfico 235

Digitized by Google

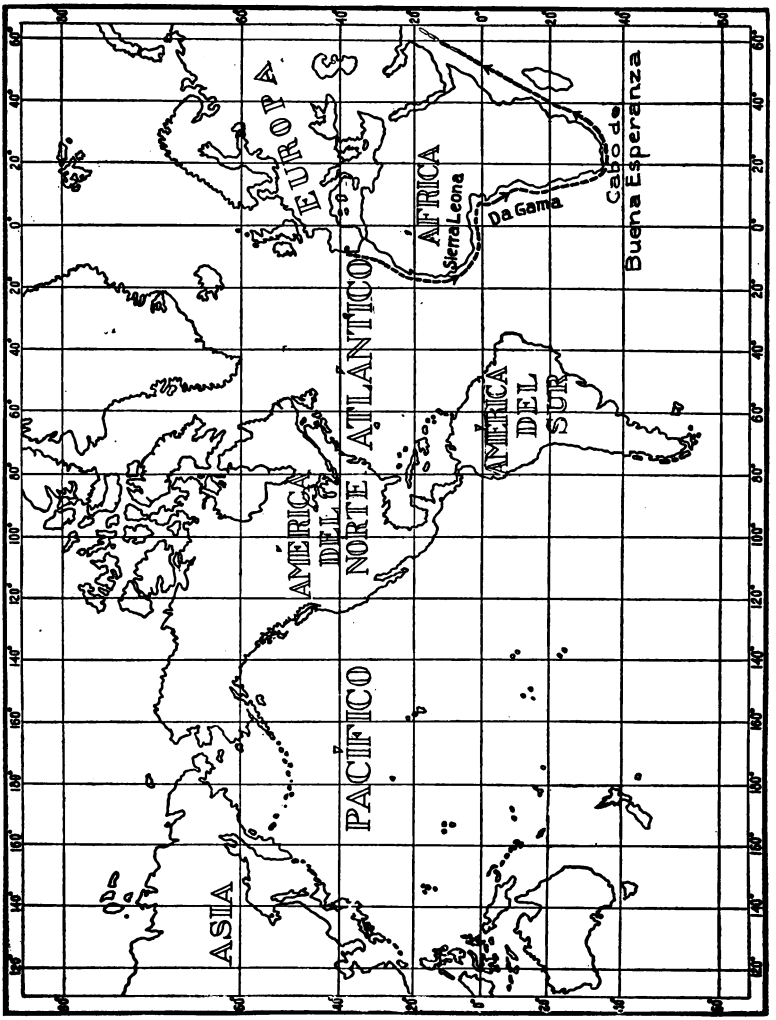
Digitized by Google

PANAMÁ Y EL CANAL

PARTE PRIMERA

"CASTILLA DEL ORO"

Digitized by Google



MAPA I.—Los portugueses encuentran una ruta para el Asia.

Digitized by Google

CAPÍTULO I

UNA RUTA DE EUROPA AL ASIA

Los portugueses encuentran una ruta para el Asia. Cualquier niño de escuela sabe hoy más geografía que sabía un eminente geógrafo hace quinientos años. Cuando Colón se confundía y embrollaba con sus libros latinos, y aprendía a dibujar mapas en las escuelas de Génova, no había profesor que hubiera podido decirle el verdadero tamaño y la figura de la tierra, pues si bien algunas personas la creían redonda como un globo, la suponían también mucho más pequeña de lo que es en realidad. Los mapas de aquella época marcaban con certeza solamente el continente de Europa, el mar Mediterráneo, una porción del norte de África y algunas regiones occidentales de Asia. Del resto de estas dos últimas partes del mundo nada se podía asegurar. Sabíase que al oeste de Europa se hallaba el Océano Atlántico, al que llamaban Mar de las Tinieblas, el cual no había noticia de que lo hubiera cruzado ningún barco europeo. Era, pues, un mar de desconocidos peligros, que los marinos temían explorar. En cuanto a Norte y Sudamérica y al Océano Pacífico,

Digitized by Google

que se extendían por diez mil millas delante de ellos, no se tenía la menor idea de que existiesen.

Desde luego que en aquellos días no había vapores ni ferrocarriles. Tampoco se conocía una ruta para pasar del Mediterráneo al Océano Índico, y por lo tanto dirigirse a Indo China o Japón, ni aun para pequeñas embarcaciones. El trayecto por el este era difícil y peligroso: piratas, turcos, bandidos, y largas distancias por parajes desconocidos, acobardaban al viajero más temerario; sin embargo, hubo algunos (quizás no llegaran a media docena) como Marco Polo, que habían visitado China e India, y vuelto a Europa contando tales fábulas acerca de tierras desconocidas y de ricas ciudades que habían causado gran admiración y sorpresa.

Cristóbal Colón.

Colón había visto, sin duda, en los mercados de Génova los preciados artículos, las hermosas alfombras y sedas, el codiciado oro y las no menos deseadas alhajas que lentas caravanas habían traído del Asia al Mediterráneo, y vendídolas allí a los traficantes de las ciudades europeas. Estos artículos orientales gozaban de gran demanda, y los comerciantes de Venecia, Génova

Digitized by Google

millas, Bartolomé Díaz volvió a Portugal con los barcos averiados y mermadas sus dotaciones, anunciando que si bien no había llegado a la India, había pasado el cabo sur de África y navegado por el Océano Índico.

—Que el cabo se llame de Buena Esperanza—contestó el rey Juan—porque ahora las tenemos muy buenas de haber encontrado la tan buscada ruta para la India.

Difícilmente podemos imaginar el interés con que la noticia de este descubrimiento se extendió por Europa, ni tampoco la envidia con que los demás reyes se informaron de la nueva ruta portuguesa, considerando al rey Juan próximo a asegurar, para él y su país, las riquezas de Asia.

Colón y la ruta más corta. Durante este período es cuando acontece que Cristóbal Colón y su hermano menor Bartolomé, llegan a ser no solamente peritos en el trazado de mapas, sino también excelentes marinos. Colón nos dice que empezó a navegar cuando tenía escasamente catorce años de edad.

El año 1470 abandonaron ambos hermanos su casa en Italia, y fueron a Portugal para tomar parte en las expediciones por la costa de África. En efecto, Bartolomé fué de marinero en los barcos de Díaz cuando éste hizo su transcendental viaje alrededor del Cabo de Buena Esperanza. Ya era sabido en toda Europa que los portugueses habían encontrado un pasaje para el Asia; pero también que debía ser, a lo menos, muy largo y molesto. África resultó mucho más extensa de lo que se suponía.

Digitized by Google

En 1484, Cristóbal Colón hizo al rey Juan la sorprendente proposición de que le diera barcos para un viaje a través del Atlántico con rumbo directo al oeste. Declaró que si la tierra era realmente redonda, se encontraría Asia navegando en esa dirección, y que en vez de la ruta por el Cabo de Buena Esperanza, distancia de unas diez mil millas, un viaje al oeste de dos mil quinientas aproximadamente, que fué lo que calculó, le pondría en la rica isla del Japón. La idea no era nueva, aunque pocos creían en ella; pero sí era nuevo el valor de hacer el viaje. El rey Juan quedó agradablemente sorprendido con la audacia del plan, mas sus consejeros declararon que estaban seguros de un fracaso. Se le negaron los barcos y Colón, disgustado, se apresuró a abandonar Portugal e ir a España para presentar su gran proyecto a la consideración de los Reyes Católicos, Fernando e Isabel.

Todos sabemos el resto de la historia: ocho largos años de demoras, contrariedades, pobreza y ridículo; la decisión final de la reina Isabel y las tres pequeñas embarcaciones que zarparon del puerto de Palos, un viernes por la mañana, en agosto de 1492, para llevar a cabo el viaje más memorable y de más transcendencia que se haya hecho jamás por los mares.

También sabemos la vehemente agitación que se produjo en España cuando volvió Colón con la noticia de haber cruzado el Atlántico, y descubierto unas islas que él creía cercanas a la costa de Asia. Se le prodigaron

Digitized by Google

honores y fué el héroe del día. Inmediatamente se prepararon diez y siete barcos y mil quinientos hombres para salir en busca de otros descubrimientos, y el mundo supuso que España había vencido a Portugal en la competencia por las desconocidas riquezas de Asia. Al rey Juan tocaba ahora estar envidioso. ¡Pobre Colón! Aunque no lo sabía no había llegado, después de todo, al Asia, sino a Haití y a Cuba. Este segundo viaje duró muchos meses y ocasionó grandes contrariedades. Se exploraron las Antillas y se encontraron en ellas miles de fieros indios caníbales; mas no había ciudades ricas, ni costa de Asia, ni cargamentos de tesoros llevados a España. Los enemigos de Colón comenzaron a apostrofarle de farsante y a tramar su ruina. Hasta el mismo Rey comenzó a dudar de que, en último resultado, su viaje hubiera sido de valor alguno. Sin embargo, en 1497 salió por tercera vez, al propio tiempo que otros capitanes españoles cruzaban el Atlántico con idéntico propósito: el de hacer nuevos descubrimientos.

Fueron exploradas centenares de millas de las costas de Norte y Sudamérica. Se encontró algún oro, pero los barcos volvieron sin haber hallado más corto camino para el Asia, y con la infausta nueva de la horrorosa muerte de cientos de españoles a manos de los feroces indios que habitaban las Antillas.

Imagínese la impresión del rey Fernando y la de Colón cuando, durante el verano de 1499, llegó la noticia de

Digitized by Google

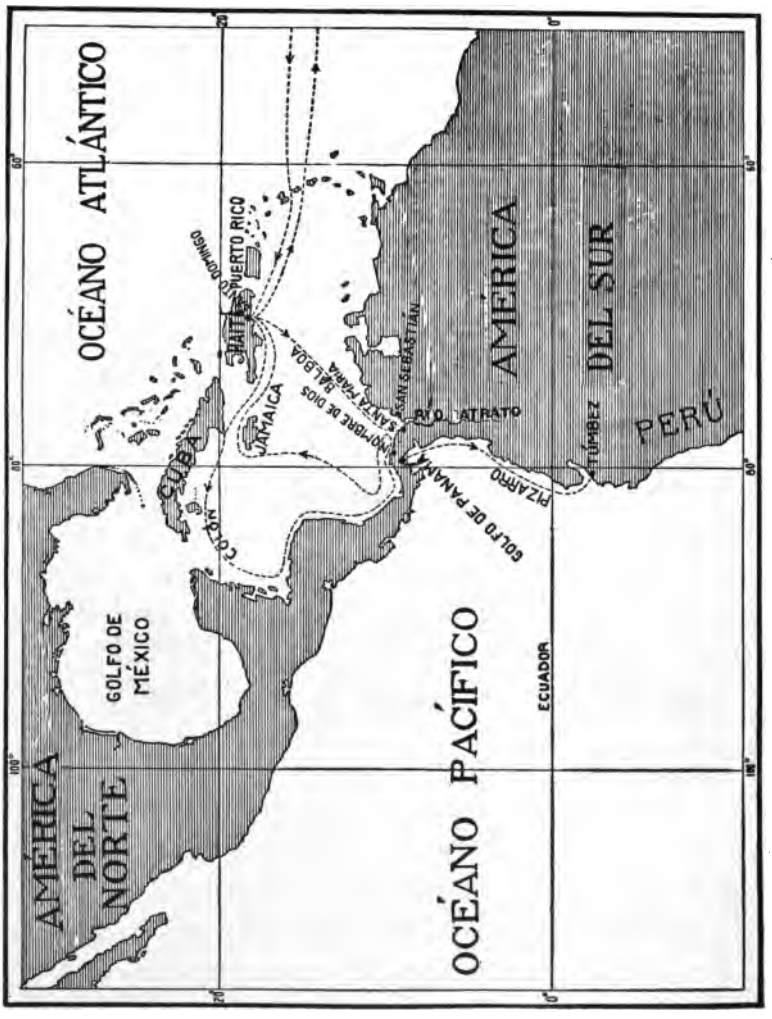
que Vasco de Gama, al servicio del rey Juan, había navegado alrededor del África siguiendo la ruta portuguesa, y llegado realmente a la India; que había visto sus ricas ciudades y traído sus barcos cargados de sedas, satenes, marfil, rubíes y esmeraldas. ¡Se había llegado al Asia! ¡Qué insignificantes parecieron entonces los viajes de Colón, comparados con el triunfo de Vasco de Gama!

Colón y el Istmo. Portugal había ganado la contienda por la larga ruta del África, y no es maravilla que la gente empezara a dudar de la existencia de la "vía corta" de Colón. Era entonces el ilustre Descubridor un anciano, pobre y enfermo; pero su espíritu noble estaba aferrado a la creencia de que en algún paraje de aquella tierra que había descubierto encontraría un paso que le llevase al Asia. España necesitaba hacer algo como compensación por el triunfo de Portugal, y así fué que los reyes le enviaron, desde Cádiz esta vez, el 11 de mayo de 1502, para hacer su cuarto y último viaje.

En junio llegó a las Antillas y en julio al Cabo de Honduras, sur de Yucatán (mapa II, página 10). Durante cinco meses continuó bajando la costa hacia el sur con vientos de proa y mal tiempo, pero animado porque hallaba a los indios viviendo en grandes casas de piedra, poseedores de variados instrumentos de plomo y cubiertos con buenos vestidos de algodón de vivos colores.

Había además claros indicios de oro, puesto que se veían a muchos de los habitantes con placas diferentes

Digitized by Google



MAPA II.—Colón y el Istmo.

Digitized by Google

del precioso metal suspendidas de sus cuellos. ¡Seguramente, las ricas tierras del Asia no podían estar lejos!

Los barcos continuaron bajando la costa hasta que llegaron al Istmo de Panamá, donde las colinas, pobladas

La hermosa bahía de Puerto Bello (Portobelo).

de densos bosques tropicales, se levantaban a poca elevación sobre la superficie del mar. Entonces exploraron cuidadosamente todas las bahías y los ríos, especialmente el río Chagres, por cuya orilla marchó Colón en busca de su procedencia hasta llegar a quince millas del Pacífico.

Puerto Bello fué descubierto y nombrado así el 2 de noviembre de 1502. Todavía no se había encontrado un

Digitized by Google

pasaje que condujera hacia el oeste. Los marineros murmuraban porque les faltaba el alimento; los barcos estaban carcomidos y eran de difícil manejo; sin embargo, Colón continuaba resuelto en su investigación, milla a milla, sin perder las esperanzas. Pero en diciembre, después de haber recorrido toda la costa de Panamá, desanimado ya por completo y renunciando a encontrar el paso que tanto anhelaba, se vió forzado a retroceder en dirección a Cuba.

Un año de desastres, una triste vuelta a España, dos años más de indiferencia y de miseria, terminaron con la vida de aquel gran marino en 1506.

No había pasaje por Panamá. El Istmo había triunfado del más noble y tenaz de todos los descubridores.

Digitized by Google

CAPÍTULO II

BALBOA Y EL PACÍFICO

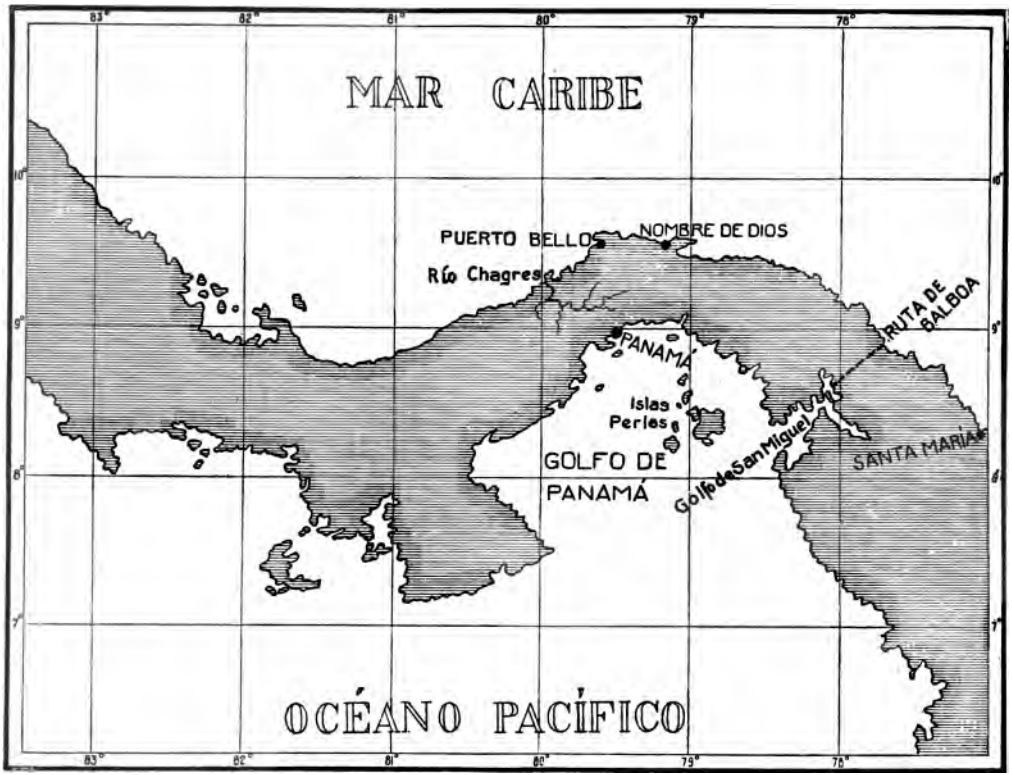
Los libros de escuela nos dicen que el primer hombre de raza caucásica que demostró que Panamá no era sino una estrecha franja de tierra, y que al occidente se extendía un gran océano, fué el caballero español Balboa.

Quizás pocos de nosotros sepamos que este célebre descubridor salió para Panamá dentro de un barril. ¡Balboa en un barril!

Manera tan original y chistosa de llegar al Istmo merece unas palabras de explicación.

Cuando los españoles empezaron a dudar de si podrían alcanzar Asia por algún pasaje al oeste, determinaron conquistar, por lo menos, las tierras nuevamente descubiertas, y comenzaron a salir barcos en dirección a Panamá. Se encontró algún oro entre las arenas de los ríos y los barcos volvieron cargados a España. Un año después el rey don Fernando creó dos provincias en aquellas costas: una, desde el río Atrato hacia el este (mapa II, página 10) fué cedida a Ojeda; la otra, el Istmo de Panamá, llamada Castilla del Oro, a un favorito de la Corte apellidado Nicuesa. Estos dos gobernadores, acompañados

Digitized by Google



Digitized by Google

de colonos, se embarcaron para sus nuevos destinos en 1509.

Ojeda desembarcó temerariamente con setenta hombres al llegar a la costa de su provincia, a fin de coger algunos indios prisioneros, y en un fiero combate perecieron sesenta y nueve, salvándose solamente Ojeda y un compañero. Así empezó la sangrienta lucha contra los indígenas, lucha que había de continuar durante muchos años y de concluir con la casi completa aniquilación de los aborígenes.

Vasco Núñez de Balboa.

Los acompañantes de Ojeda, apenas acabaron de edificar su escaso y miserable caserío en San Sebastián (mapa II, página 10) empezaron a perecer de hambre y de enfermedades. Ojeda dejó entonces a los colonos subordinados a Francisco Pizarro y se embarcó para Santo Domingo a fin de abastecerse.

Sucedió que vivía allí un apuesto joven, lleno de deudas, a causa de las cuales estaba amenazado de

Digitized by Google

prisión, quien ideó esconderse dentro de un barril y ser conducido así a bordo de uno de los barcos que estaban para zarpar con provisiones destinadas a los hambrientos colonos de San Sebastián. Zarparon los buques, pasaron días, y cuando ya Santo Domingo se encontraba lejos, salió de su escondite el festivo Balboa con sorpresa del capitán, quedando desde entonces agregado a los expedicionarios.

San Sebastián fué socorrido, y los sobrevivientes abandonaron el infausto paraje para unirse a los recién llegados y edificar una nueva población, a la que llamaron Santa María, que fué la primera en el Istmo, haciéndose pronto el enérgico Balboa caudillo de esta colonia (mapa III, página 14).

Nicuesa y sus compañeros fueron asimismo perseguidos por la desgracia. Habiendo desembarcado en el Istmo, establecieron la colonia que llamaron Nombre de Dios. Después de algunos meses, de setecientos hombres que eran quedaron setenta, el jefe entre ellos. No se tiene noticia de ninguna otra colonización en toda América donde haya ocurrido tal proporción de mortandad: un noventa por ciento. Los que quedaron, inmundos y de horrible aspecto, casi dementes por falta de alimento, pudieron embarcarse por último en dos pequeñas lanchas y se alejaron de aquel horrendo lugar, con dirección al este de Santa María, donde desembarcaron la mayor parte, oponiéndose a que les acompañara Nicuesa, quien les inspiraba gran terror. Éste y diez y siete que le siguieron

Digitized by Google

continuaron su navegación, sin que se volviera a tener noticia de ninguno de ellos.

Sufridos tales reveses, no es de extrañar que los pocos españoles que quedaron tuviesen gran prisa por abandonar Panamá y volver a España. Un suceso detuvo, sin embargo, a los de Santa María. Fué éste que un jefe indio de las cercanías, cuyo nombre era Comogre, se hizo amigo de Balboa y le regaló setenta esclavos y una gran cantidad de oro. Dícese que los indios quedaron muy sorprendidos al ver que los españoles pesaban aquel metal y se querellaban por llevar cada uno la mayor parte. Los aborígenes empleaban el oro únicamente como ornato y no conocían su valor. Un hijo del jefe indio dijo entonces a Balboa que si él y sus compañeros apreciaban en tal extremo el metal amarillo, deberían cruzar las montañas hasta llegar a un gran mar, al sur de cuya costa vivía un pueblo que lo poseía en gran abundancia.

El llamado Árbol de Balboa, desde cuya copa se ven el Atlántico y el Pacífico.

Digitized by Google

Llenos de entusiasmo al oir esta noticia, los colonos se decidieron a permanecer y Balboa proyectó cruzar las montañas y ver si podía encontrar un camino que le llevara a la tierra prometida.

Vista del Pacífico desde el Árbol de Balboa.

Algunos meses después, en septiembre de 1513, se internó por el bosque tropical con doscientos hombres, y el 25 del mismo mes descubrieron con asombro él y su gente, desde una cumbre del Istmo, una vasta extensión de agua que se dilataba en dirección oeste y sur hasta donde alcanzaba la vista. Cuatro días después llegaron a la orilla, y Balboa tomó posesión en nombre del Rey de España. del mayor océano del globo

Ansiosos los exploradores por llevar a cabo planes ulteriores, volvieron apresuradamente a Santa María, donde muy a su pesar tuvieron noticia de que habían llegado de España mil quinientos aventureros, ávidos de tomar parte en la conquista del país del oro, con quienes venía también

Digitized by Google

un nuevo gobernador para el Istmo llamado Pedrarias y apellidado "el tigre de dos pies."

Era en efecto este personaje el hombre más brutal de cuantos llegaran hasta entonces al Nuevo Mundo.

El Atlántico desde el Árbol de Balboa.

Celoso al momento de Balboa, hizo cuanto pudo por impedir la expedición; pero éste apresuró sus preparativos con energía sorprendente y en 1517, había ya obligado a los indios a que abrieran un camino por entre la densa manigua y condujeran por él cuatro barcos, pieza por pieza, hasta el Pacífico, a cuya orilla los había vuelto a armar y dejado listos para hacerse a la vela y poner proa al sur. Dice la historia que dos mil indios perecieron en esta empresa.

La carrera de Balboa termina aquí, desgraciadamente. El odio de Pedrarias no podía permitirle llevar a cabo su intento. Fué por su orden procesado y decapitado, pereciendo así el primer blanco que cruzó Panamá, el Descubridor del Pacífico. A otros estaba legada la nueva conquista.

Digitized by Google

CAPÍTULO III

PIZARRO Y EL PERÚ

Durante los próximos siete años quedaron satisfechos los españoles con la posesión de Panamá. En 1519

Puente que aún existe en el camino de Panamá a Puerto Bello.

comenzó Pedrarias a edificar, a orillas del mar Pacífico, la ciudad que había de llevar el mismo nombre que el territorio, y a unir aquel mar con el Atlántico por medio

Digitized by Google

de un camino a través del Istmo; primero hasta Nombre de Dios, y más tarde hasta Puerto Bello (mapa III, página 14).

Se conquistaron las islas Perlas, cuyo nombre proviene, según se dice, de que su jefe o cacique entregó al gobernador de Panamá, como botín de guerra, un cesto lleno de estas piedras preciosas, algunas tan grandes como avellanas, que pesaba ciento diez libras. Una de las perlas se vendió después por mil doscientos ducados, unos mil quinientos duros.

Francisco Pizarro.

Los españoles se apoderaron por aquel tiempo de Nicaragua y empezaron el tráfico entre Puerto Bello, en el Istmo, sobre el Atlántico y España, con barcos que volvían llenos de españoles quienes aumentaban la población de Panamá.

En 1524 se autorizó a Francisco Pizarro para reanudar los preparativos y salir hacia el sur, tierra a la que los españoles dieron el nombre de Perú por los tesoros que allí existían según las noticias habidas, que se extendía

Digitized by Google

más de mil millas bajando la coste oeste de Sudamérica. Éste era el país más rico y floreciente de todos los del Nuevo Mundo. Allí se encontraban ciudades bien edificadas, con palacios y templos de espléndida y caprichosa arquitectura; buenos caminos, tierras fértiles y millones de habitantes. También había minas de oro y de plata, y

Descendientes de los incas del Perú y antiguas ruinas.

los gobernantes, llamados incas, habían hecho inmenso acopio de esos metales.

Difícil sería describir aquí la historia larga, heroica y conmovedora de Pizarro y de sus compañeros, solamente comparable con la de Cortés en México. Nadie

Digitized by Google

puede leerla sin quedar maravillado por la temeraria bravura y resistencia de aquella gente, antes y después de alcanzar la costa del Perú; pero no es ésta la oportunidad de describir tan trascendental conquista.

Sería difícil estimar la enorme riqueza que cayó en manos de Pizarro y de su gente. Se cuenta que uno de los gobernantes prisioneros, ofreció por su rescate llenar de oro un cuarto de veintidós pies de largo por diez y siete de ancho. La oferta fué aceptada y el precio ascendió a quince millones de duros.

Perú y toda la costa oeste de Sudamérica fueron poco a poco conquistados. Se edificaron poblaciones españolas, gobernadas por autoridades de igual procedencia. Indígenas y españoles trabajaron en las minas, extrayendo vastas cantidades de oro, plata y otros metales, que se embarcaban para Panamá y de allí transportábanse a Puerto Bello, donde estaban las flotas que las conducían a la Patria. El camino primitivo entre la ciudad de Panamá y Puerto Bello convirtióse en magnífica carretera y ambas localidades fueron bien fortificadas; la primera, particularmente, llegó a ser una de las más habitadas y ricas en América. La privilegiada situación de esta ciudad del Istmo hízola el centro favorito del dominio de España, llegando a contener dos mil edificios grandes y cinco mil más pequeños, todos de tres pisos, elegantemente construídos y ricamente amueblados.

Sus comerciantes vivían en gran opulencia, rodeados

Digitized by Google

de objetos de oro y de plata, adornadas sus casas con hermosos y raros cuadros, con otras obras de arte y con todos los lujos y comodidades de la época. La prosperidad de Panamá era la maravilla y envidia de las naciones.

Además, con las riquezas de América rebosó el tesoro de España, que se hizo rica y poderosa. Su marina tenía la supremacía en los mares y sus ejércitos eran los primeros del mundo. A los cincuenta años de haber muerto Colón, la voluntad de Carlos I de España y V de Alemania era ley para más de la mitad del mundo conocido.

Digitized by Google

PARTE II

SEPULTURA DE LOS ESPAÑOLES

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO IV

LOS PIRATAS

España conquistó a Portugal el año 1580, con lo que vino a intervenir en todo el comercio de ambos océanos, motivo por el cual Inglaterra y Holanda le declararon la guerra y, por más de doscientos años, se vieron obligados los españoles a conservar lo que habían ganado luchando constantemente contra ambas naciones. Sus vastas posesiones en América estaban indefensas y desatendidas, y sus soldados mal pagados y alimentados. Los piratas franceses, ingleses y holandeses comenzaron a infestar las Antillas y a acechar los ricos buques mercantes y los cargamentos de tesoros que se transportaban entre Panamá y España. Fueron tan temerarios estos piratas y tan numerosos sus hombres y sus navíos, que España llegó a no poder defenderse y se arruinó su comercio.

Entre los piratas, o filibusteros como también se llamaban, se contaban Sharp, Lewis Scott, Davies y Dampier; pero el principal de ellos fué Henry Morgan. La historia de las hazañas de éste en Panamá es pasmosa.

Nació en Gales, Inglaterra. Cuando era aún niño se escapó y entró de marinero; fué vendido como esclavo

Digitized by Google

y se unió por último a los piratas, llegando a ser jefe y tomando parte en muchas temerarias aventuras. Finalmente se decidió a atacar Puerto Bello, reuniendo para el proyecto nueve buques y una banda de cuatrocientos sesenta feroces asesinos. La ciudad era tan populosa

Fuerte ruinoso con sus cañones y atalayas.

y estaba tan bien protegida por dos fuertes a la boca del puerto, que Morgan temió decir a sus gentes a dónde les conducía. Se aproximaron hábil y secretamente a tierra y lograron sorprender y volar uno de los fuertes. El ruido de la explosión causó horrible pánico en la ciudad. La guarnición del otro fuerte peleó con gran valor, pero

Digitized by Google

fué impotente para resistir mucho tiempo los furiosos ataques de aquellos foragidos compañeros de Morgan.

No hubo cuartel; los habitantes que no pudieron escapar hacia los bosques perecieron en las calles o en los incendiados edificios. Quince días duró aquella bárbara carnicería, durante los que se cometieron los atropellos más repugnantes, y todo lo que quedó de la floreciente población de Puerto Bello fué el ruinoso fuerte con sus cañones y atalayas, que se ve todavía por entre la maleza abundante de la manigua tropical.

Antes de abandonar sus despojos envió Morgan un insultante mensaje al gobernador de Panamá, al efecto de que volvería pronto para hacer en la Capital lo que había hecho en Puerto Bello, promesa que cumplió en 1671.

Las noticias del gran botín de guerra capturado en Puerto Bello y de la más importante expedición que Morgan tenía en proyecto, habían cundido y atraídole piratas de todas partes. Treinta y seis navíos y dos mil hombres se pusieron pronto a sus órdenes.

Esta vez entraron por la boca del río Chagres. Después de capturar el fuerte de San Lorenzo y de destruir la población de Chagres, continuaron los piratas subiendo el río hasta donde les fué posible. Entonces emprendieron por tierra una marcha de nueve días, marcha que no hubieran podido resistir otros que aquellos vigorosos y endurecidos asesinos. Morgan, no sabemos si con inten-

Digitized by Google

Interior del fuerte de San Lorenzo.

ción o sin ella, había descuidado hacerse de provisiones para su gente, y los españoles no solamente hicieron el camino casi intransitable sino que quemaron cuanto pudiera servir de alimento. Por último, llegaron los pira-

Digitized by Google

tas a una eminencia desde la cual pudieron ver el atractivo puerto y la hermosa ciudad de Panamá, y a su pie un valle donde había rebaños que pastaban. Aquellos foragidos embistieron contra los animales, y haciendo en ellos horrible degollina los devoraron crudos. Después de tan salvaje fiesta se apresuraron a continuar su marcha, encontrándose pronto en el llano de Panamá con la ciudad en el fondo.

La antigua Panamá no era plaza fuerte y el gobernador había reunido a la guarnición y conducídola a la entrada del llano donde, en campo abierto, esperó al enemigo. Los piratas acometieron intrépidamente a los españoles, quienes se sostuvieron en la furiosa lucha hasta que su caballería quedó destrozada, y muerta la mitad de la infantería.

Destrucción de Panamá. Entonces empezó la retirada hacia la ciudad, pero ni aun los cañones de los fuertes pudieron impedir el decisivo avance de los invasores, quienes algunas horas después tomaron posesión de Panamá, incendiando inmediatamente las casas particulares y los edificios públicos, agregándose así al horror del robo, de la matanza y del tratamiento más abyecto y cruel que pueda imaginarse, el de las llamas y del humo. Muy pocos habitantes consiguieron escapar de la muerte o de la captura y durante un mes los invasores se entregaron, sobre los escombros de las ciudad, a actos tales de crueldad y de libertinaje que la imaginación se resiste a concebir.

Digitized by Google

Por último, comenzó la retirada. Ciento setenta y cinco mulas y seiscientos prisioneros ayudaron a llevar los despojos, del uno al otro lado del Istmo, hasta los navíos donde se esperaba hacer la división final; pero con toda la villanía y astucia de un verdadero pirata, Morgan y varios

La iglesia española más antigua del Istmo.

amigos suyos cargaron uno de los barcos con lo más precioso del botín mientras que sus compañeros dormían en Chagres, y escaparon en dirección a la isla inglesa de Jamaica.

Cosa extraña, todos los actos afrentosos y desenfrenados de este hombre brutal, sin conciencia ni sentimientos,

Digitized by Google

los olvidó el rey Carlos II de Inglaterra, quien le honró e hizo caballero, concediéndole que se llamara en adelante "Sir" Henry Morgan.

Nueva Panamá. La torre maciza de la iglesia catedral de San Agustín se resiste aún entre la fértil vegetación,

Muralla de gran espesor de la torre de San Agustín.

y marca el lugar donde se levantó un tiempo la ciudad dorada de Panamá. Los españoles edificaron pronto una nueva ciudad, la Panamá presente, ocho kilómetros al oeste del sitio de la antigua, y dícese que se gastaron más de once millones de duros o pesos en la construcción de gruesas murallas de mampostería para protegerla. Sin

Digitized by Google

Torre maciza de San Agustín.

Digitized by Google

embargo, el tráfico, la riqueza y la abundancia de los días pasados no volvieron. La provincia de Panamá, desde donde se gobernó tanto territorio de las dilatadas posesiones de España, vino a ser uno de los nueve departamentos de Colombia, cuya capital era Bogotá.

Murallas de la ciudad nueva de Panamá.

Pasó un siglo de letargo y decadencia; el poder de España declinó en Europa; los Estados Unidos pelearon obteniendo por fin su independencia de Inglaterra, y mientras Jorge Wáshington presidía la nueva nación por primera vez, nacía en Venezuela el famoso patriota Simón Bolívar. Colombia se declaró independiente de

Digitized by Google

España en 1811, y el Istmo de Panamá quedó agregado a aquella nación hasta el año 1903, en que se formó la República Independiente de Panamá bajo la especial protección de los Estados Unidos.

La nueva República está dividida en siete provincias; tiene forma constitucional federal de gobierno; sus propios sellos de correo, llamados "estampillas" como en el resto de Sudamérica, su moneda, bandera, edificios oficiales y cuanto caracteriza a una nación.

El Istmo formó parte de la corona de España durante más de trescientos años, y fué realmente una verdadera sepultura de españoles.

Digitized by Google

PARTE III

PANAMÁ MODERNA

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO V

LA TIERRA DE LA PALMA DEL COCO

La historia de Panamá nos ha traído desde sus episodios medioevales de audacia y de valor, del romance y de la aventura, de barcos cargados de oro, de temibles piratas y de la dominación de España en América, a la moderna Panamá. Ahora quedan por relatar otros hechos de romance y de empresa no menos conmovedores, pero que comprenderemos mejor si hacemos primero una visita al Istmo, a fin de informarnos por nosotros mismos acerca de esa interesante faja de tierra. El viaje no es difícil hoy. Vapores rápidos y cómodos salen de la mayor parte de los puertos europeos y americanos con dirección a Colón o a la ciudad de Panamá, y desde Nueva York y Nueva Orleáns, en los Estados Unidos, se llega al primer puerto panameño nombrado o al norteamericano Cristóbal en menos de una semana. La República de Panamá no es extensa: tiene de largo unas cuatrocientas veinticinco millas, 710 kilómetros, aproximadamente.

La figura del Istmo es la de una S, y su dirección de este a oeste (mapa III, página 14).

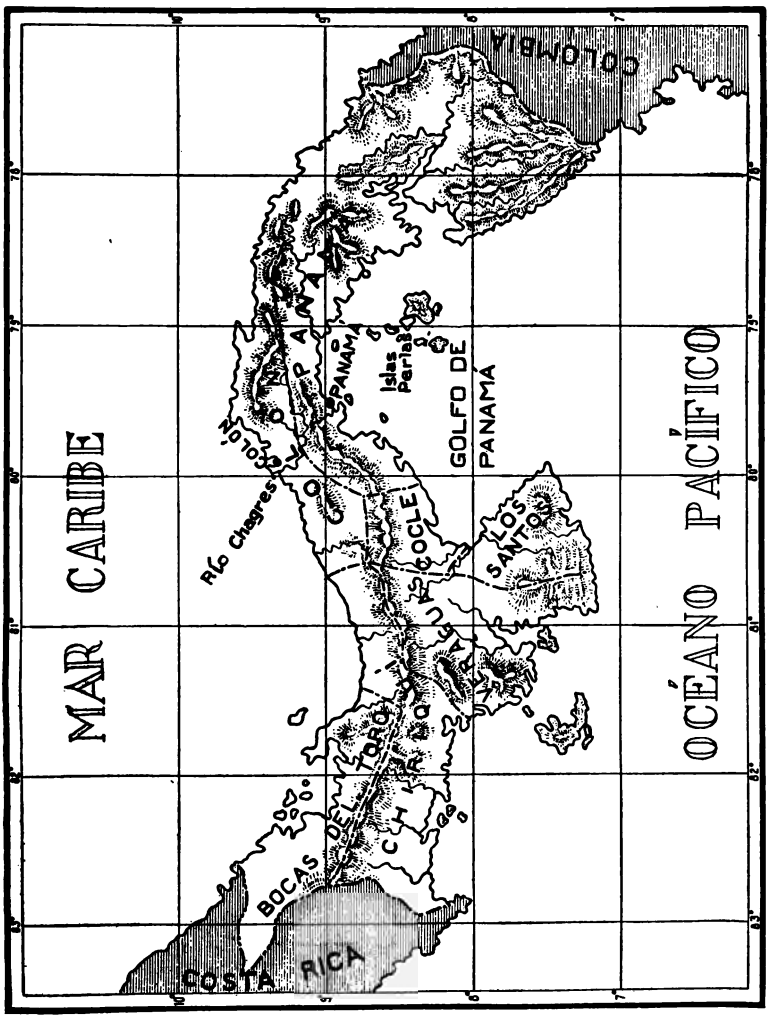
Digitized by Google

Geografía y clima. En Colón, a orilla del Atlántico, sale el sol sobre la tierra y se pone sobre el mar, lo que quizás parezca extraordinario, puesto que el puerto se halla al este del Istmo. Panamá está a nueve grados solamente del Ecuador y de aquí su clima tórrido tropical. El promedio de la temperatura durante el año es más de 80 grados Fahrenheit sobre cero, 26 grados centígrados; pero hay muchos días de 100 grados Fahrenheit, unos 38 centígrados, y noches que raramente bajan de 75 grados Fahrenheit, 24 centígrados.

Los europeos y norteamericanos están acostumbrados a tener cuatro estaciones durante el año; en Panamá hay sólo dos, por más que la misma temperatura tórrida continúe casi igual durante los doce meses.

Las dos estaciones no dependen de la mayor o menor elevación de la temperatura, sino de la lluvia. Durante ocho meses del año, desde mayo hasta diciembre, impele el viento grandes masas de nubes a través del Istmo, de océano a océano, y caen diariamente formidables y sucesivos aguaceros. Las tierras quedan inundadas durante largos períodos; se humedece el interior de las casas mejor construídas, los libros se llenan de moho inutilizándose en los estantes, la ropa pierde su rigidez, el hierro se enmohece asimismo y el aire se hace pesado y opresivo. En enero comienza la estación seca, que dura cuatro meses. Sin embargo, este nombre de "estación seca" es engañoso o ilusorio, porque aun durante ese tiempo se suceden

Digitized by Google



MAPA IV.—La República de Panamá.

Digitized by Google

frecuentemente los aguaceros. En verdad, Panamá es una de las localidades donde más llueve en el mundo; la humedad es permanente.

En el lado del Pacífico, caen durante el año seis pies de lluvia; en el Atlántico se duplica esta medida. Alguien

Acorazado norteamericano en el puerto de Colón.

ha dicho que si la lluvia que cae en Colón durante un año cayera de momento, un hombre de elevada estatura, en pie sobre los hombros de otro igualmente alto, con dificultad podría sacar la cabeza a la superficie.

Colón. Durante la estación seca, al acercarse el vapor que nos conduce, el Istmo no está exento de belleza.

Digitized by Google

Grandes grupos de blancas nubes se deslizan perezosamente por encima de las no elevadas verdes colinas que se levantan unas sobre otras desde la costa. Aquí y allí se distinguen escarpados promontorios y profundas bahías, y sobre las azules aguas del mar Caribe parecen flotar,

El faro " Manzanillo."

como embarcaciones, profusión de pequeñas islas. A distancia se halla la boca del río Chagres, y directamente al frente el puerto y pueblo de Colón, con su faro "Manzanillo" elevándose sobre el caserío.

Atracados a los muelles se ven veintenas de buques de todas las naciones, portadores de más de cien mil

Digitized by Google

viajeros y de un millón de toneladas de mercancías que cruzan el Istmo anualmente.

Colón es el nombre que dió a la ciudad y al puerto el gobierno de Colombia en honor del Descubridor. El

Vapores en los muelles de Colón.

distinguido navegante llegó a este lugar, al que llamó Bahía de los Navíos, en noviembre de 1502.

La entrada en Colón nos habría sorprendido ciertamente hace algunos años, porque el sitio donde está construída la ciudad no es nada atractivo: de nivel bajo, de reducido espacio y sucio. Está solamente a dos o tres pies sobre el nivel del mar y, al fondo, se extienden

Digitized by Google

por leguas inmensos y malsanos pantanos. Grave error parece, en verdad, tal elección para edificar una ciudad. El relleno de piedra y tierra que ha sido necesario hacer para convertirlo en lugar decente y sano donde se pudiera vivir, ha sido enorme. El espectáculo de las calles y de las casas producía, sin duda, una primera impresión nada agradable en cuantos iban entonces a visitar el Istmo.

El interior. Dejemos ahora Colón para salir hacia el interior del país, hasta llegar a la atractiva ciudad de Panamá, en la costa del Pacífico. Estas dos poblaciones y el espacio que las separa son, por lo general, la parte de Istmo que usualmente ve el pasajero. El resto del país es difícil de visitar; hay pocos caminos y muchos cientos de leguas cuadradas deshabitadas y sin explorar aún. La población total de la República de Panamá es de 350,000 habitantes próximamente. Fuera de Colón y de la ciudad de Panamá, los naturales viven diseminados en pequeñas aldeas, situadas casi todas sobre la costa. La Cordillera del Bando se extiende a lo largo del Istmo y, únicamente en determinados lugares, las colinas que la forman llegan a ser verdaderas montañas. En su mayor parte son bajas y quebradas.

Los llanos y tortuosos valles entre las colinas están bañados por abundantes ríos y arroyuelos. Entre los primeros se encuentran Río Tuya, Río Grande, Río Chepo y Río Chagres. El último, que desemboca en el Atlántico, es el segundo en longitud y anchura.

Digitized by Google

Durante la estación seca los ríos son poco más que arroyuelos que corren perezosamente hacia el mar por sus cauces cenagosos. El Chagres tiene entonces unos doscientos pies de ancho por tres o cuatro de profundidad. Pero durante la estación de lluvias se convierten los

Colón—Un espectáculo repulsivo.

arroyos en poderosos torrentes que inundan muchas leguas de tierra. Ha habido casos en que el Chagres ha subido treinta pies en una noche, arrastrando cuanto ha encontrado a su paso.

En el interior del país hay mucho curioso que ver, especialmente para quienes no hayan estado nunca en los

Digitized by Google

El río Chagres en las cercanías de Gatún, una aldea y el árbol banano.

Digitized by Google

trópicos. Con su clima tórrido, su rico suelo y la gran humedad, todo Panamá, hasta las cumbres de las montañas, está cubierto de una espesa manigua, entre la que florece con exorbitante frondosidad toda especie de vegetación.

Vense por todas partes flores de los colores más brillantes; los helechos, las parras y los arbustos de toda clase nacen y crecen espontáneamente, formando espesas malezas. Hay además abundante variedad de árboles raros, desconocidos en los climas más al norte: aquí se ve un grupo de bambú y allí un árbol llamado "cocobolo," cuya madera, muy resistente y bonita, se exporta en grandes cantidades. Si preguntáramos a persona bien informada, nos contestaría quizás que los mangos de la mayoría de los instrumentos cortantes están hechos del cocobolo. Hermosos árboles de cedro y de caoba proporcionan también valiosa madera para construcción, y una cierta especie de palma, llamada "nuez de marfil," se exporta para la fabricación de botones.

El árbol más común en el Istmo es la palmera. Por los caminos, en los parques, jardines, plazas y calles, se contempla la palma real, elevando graciosamente sus ramas, que nacen de un airoso, alto y esbelto tronco. La palma real no produce fruto y es útil únicamente como adorno y para dar sombra. La palma que da fruto y protege del sol al mismo tiempo es el cocotero, de la que nace el coco, utilísimo no sólo como alimento para

Digitized by Google

Indígenas subiendo por los cocoteros.

Digitized by Google

los indígenas, sino porque se exporta por millones a todos los países del mundo.

La palma coco o cocotero crece por doquiera espontáneamente, como la palma real, de la que se diferencia en que esta última se levanta derecha y esbelta, mientras que la primera no es tan alta y se desarrolla torcida. Así Naturaleza quiso ayudar al indígena para que subiera por su tronco y recogiese el codiciado fruto, que se cría protegido por ramas y hojas, siempre cercano al tronco, en manojos o racimos de media docena o más. Parecen los cocos inmensos huevos de cáscara obscura, cada uno de los cuales está envuelto por una espesa cubierta verde, a manera de castañas encerradas en sus erizos. Cuando madura el coco, su cáscara, así como sus cubiertas, son blandas y el interior contiene una dulce y rica leche.

Negros con cocos.

En la ilustración se observan tres cocos sobre el hombro de un negro, mientras que otro está cortando la capa exterior y el casco blando con objeto de extraer la deliciosa leche. Cuando el coco madura

Digitized by Google

Macizos racimos de plátanos.

Digitized by Google

totalmente cae por sí solo del árbol. La cáscara está entonces seca y se puede fácilmente desmembrar o arrancar, quedando la fruta como la vemos en los mercados.

Plátanos o bananas. Hay también una planta, entre

Un campo de piñas en la isla de Taboga, cerca de la ciudad de Panamá.

árbol y arbusto, que ciertamente nos agradaría examinar. Crece hasta quince o veinte pies y tiene un tronco mórbido, marcado con rayas purpúreas, de donde se desprenden inmensas hojas que alcanzan, a menudo, seis pies de largo. Nada hay en los climas no tropicales que se le parezca. Aproximándonos veremos un macizo racimo

Digitized by Google

Negros cargando un vapor con plátanos.

Digitized by Google

de fruta unido a un grueso tallo, que cuelga próximo al tronco, y descubriremos que son plátanos.

Es curioso observar que los racimos de plátanos parecen colgar del revés, y que el tallo sigue elevándose sobre la fruta como una larga culebra, terminando en una especie de florón parecido a un gran lirio de agua. Éste es el modo natural de crecer que tiene la banana, y no es sobre el árbol, sino en las fruterías, donde cuelgan los racimos con el fruto pendiente hacia abajo, del revés a como nacen.

Una vez que la fruta está madura, los indígenas cortan el tallo y de este modo queda lista para el mercado. En Panamá se vende el racimo a los traficantes por unos treinta centavos, y se exportan próximamente cuatrocientos mil racimos cada año, quedando aún cientos de ellos en el Istmo para el consumo local.

Papayas.

Danse asimismo en Panamá sabrosas naranjas, el llamado pan fruta, papayas, parecidas al melón, pero que crecen en árboles, piñas, limas, mangos y docenas de otras frutas poco o nada conocidas de los que no viven en climas tropicales.

Digitized by Google

La naturaleza ha sido en el Istmo muy pródiga con los productos mencionados; tanto, que los indígenas pueden vivir exclusivamente de ellos sin esfuerzos de ninguna clase. Los cocos y los plátanos son las frutas que más abundan y las más características del Istmo.

Un poeta panameño ha publicado un poema muy interesante, describiendo la tierra que le vió nacer y en la que vive. No sería difícil ni contraproducente obtener algún ejemplar y leerlo para, con su ayuda, recordar las particularidades distintivas y más importantes que se notan durante una visita a Panamá.

Digitized by Google

CAPÍTULO VI

INDÍGENAS Y FAUNA

A nadie extrañará encontrar gran abundancia de vida animal en una región donde crece la vegetación con a frondosidad descrita. Allí se hallan los grandes buitres, negros como el hollín, que vuelan remontándose a lo que parece hasta cerca del cielo. Entre los árboles se ve por todas partes un sinnúmero de pájaros de todos tamaños y de vivos colores.

Los colibrís o picaflores de Panamá.

Las cotorras son muy curiosas por su lindo plumaje, como asimismo sus allegados los cacatúas, de brillantes crestas. Por los arroyos y las lagunas se encuentran el pelícano y grandes garzas azules. Sin embargo, nos extrañará hallar los bosques en

Digitized by Google

profundo silencio, echándose de menos el canto de los pájaros que alegra las selvas y los campos de los países más al norte. Parece ser regla general entre volátiles y flores, que mientras más brillante es el plumaje y colorido, menos agradable es también su canto o su perfume.

Las culebras.

En la manigua suélese encontrar aquí y allí algún venado; hay también serpientes en abundancia, muchas venenosas, y es prudente ir precavido para evitar sus peligrosas mordeduras. Animales de gran tamaño, como leones, elefantes u otras piezas de caza mayor, de las que abundan en Asia y África, no existen en aquellos bosques.

El jaguar. El cuadrúpedo mayor y más peligroso es el jaguar, que pertenece a la familia felina y se desarrolla a veces hasta medir diez pies desde el hocico a la punta de la cola. Parece ser de la raza del leopardo y de la pantera de Asia. Si imaginamos un gato del tamaño de un perro danés, con pelo corto entre amarillo y castaño y con larga cola, marcado su cuerpo con manchas obscuras y redondas,

Digitized by Google

tendremos una idea bastante exacta del jaguar. Con dificultad se dejan ver, pues son demasiado ladinos para exponerse al peligro. Sólo un experto cazador hallará oportunidad para ponerse a tiro de fusil de uno de ellos. A veces sale del bosque el jaguar para atacar algún rebaño, pero más a menudo se alimenta de monos y de tapires.

El Saíno. En la manigua del Istmo puede verse un pequeño e interesante animal llamado saíno, especie de jabalí. El naturalista Godman dice de él: "Los saínos van en piaras de cincuenta y hasta de ciento, y se auxilian mutuamente contra el ataque del jaguar; pero este sagaz animal es demasiado astuto para que le amedrente o burle el número. El jaguar aguarda paciente y sigilosamente en la rama de un árbol, hasta que los saínos pasan por debajo; salta sobre uno de ellos, lo mata y vuelve a subir al árbol, esperando allí hasta que desaparece la piara. Entonces baja y se alimenta tranquilamente de su víctima."

Los saínos especie de jabalíes.

El saíno es negro, excepto el hocico, las quijadas y el pecho, que son blancos. Tiene unas cuarenta pulgadas de largo y cortas pero ágiles patas. Sus prolongados

Digitized by Google

colmillos y su tosca piel, cubierta de rígida y fuerte cerda, dan apariencia fiera a este cuadrúpedo. Un encuentro con este pequeño jabalí no es siempre agradable. Mr. Temple, antiguo magistrado de Beliza, en Centroamérica, dice:

"Si alguien descubre una piara de saínos entre los matorrales y no los molesta, es probable que tampoco ellos den importancia al encuentro; pero si va con la hostil intención de llevarse a uno de ellos de la agreste espesura en que vive a su propia cocina, que se coloque en lugar seguro antes de poner en ejecución su plan. Hace poco tiempo, un cazador mató a un saíno sin haber tomado las necesarias precauciones, y se vió peligrosamente acosado por el resto del rebaño. Afortunadamente, pudo alcanzar un árbol y subirse a él a tiempo; de otro modo le habrían destrozado. En aquel verde asilo le tuvieron prisionero muchas horas, porque los sobrevivientes cuadrúpedos estaban resueltos a vengar la muerte de su compañero, y aunque el rebaño se apartaba para buscar alimento, siempre quedaban algunos de guardia al pie de la cárcel."

Monos. Quizás tengamos la suerte de ver algunos monos panameños. En los continentes de Norte y Sudamérica no son los monos tan comunes como en el Hemisferio del este. Se encuentran solamente en abundancia entre Panamá y el Brasil. Hasta hace algunos años había gran cantidad de monos blancos y negros en las selvas de Panamá, pero ahora no quedan muchos.

Digitized by Google

Por el año 1681 el capitán Dampier, un pirata inglés por el estilo de Henry Morgan, cruzó Panamá. Había viajado mucho y visto monos en otras partes del mundo, y es interesante leer en su diario la descripción del mono panameño. Dice así:

El mono de Panamá.

"Los monos que se encuentran aquí (Panamá) son los más feos que jamás he visto; mucho mayores que las liebres, tienen el pellejo duro y están cubiertos de largo y crispado pelo negro. Andan en piaras de veinte o treinta, y corretean por las selvas saltando de árbol en árbol. Si encuentran a una persona sola, la amenazan como si fueran a devorarla. Yendo yo sin compañía temí dispararles, con especialidad la primera vez que los encontré.

"Me seguían danzando de árbol en árbol sobre mi cabeza un gran número de ellos, haciendo infernal ruido y mostrándome los dientes, amenazas que acompañaban con gestos grotescos. Algunos rompían varas secas que me arrojaban con furia y por último, uno mayor que los demás saltó sobre una pequeña rama que casi tocaba mi

Digitized by Google

cabeza, y volvió a saltar de pronto tan directamente hacia mí que involuntariamente me hizo dar algunos pasos hacia atrás. El mono quedó suspenso de otra rama más fuerte y colgando de la punta de su cola, meciéndose de un lado a otro, haciéndome siempre sus desagradables muecas. Yo seguí mi camino, acompañado sin cesar de estos acróbatas, hasta que llegué a nuestras barracas.

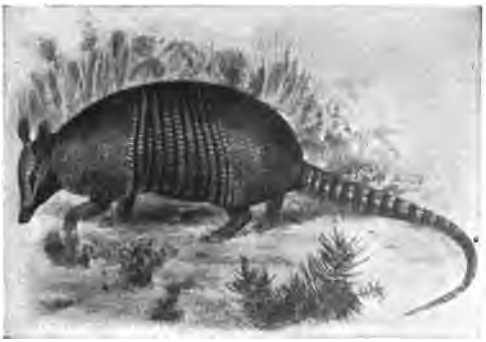
"Los rabos de estos monos, de los que hacen uso con gran frecuencia, son para ellos tan útiles como sus manos. Las hembras llevan, generalmente, a dos de sus pequeños; uno bajo un brazo y el otro montado sobre el lomo y abrazado a su cuello; así saltan con dificultad siguiendo a los machos. El mono de Panamá es el más arisco e indomesticable de que tengo noticia. Por mucho arte que hayamos empleado en amansarlo, jamás hemos podido conseguirlo. Difícilmente se les puede coger vivos, porque si estando heridos llegan a agarrarse de una rama con la punta del rabo, no se sueltan mientras les quede un soplo de vida."

El armadillo. Este mismo capitán Dampier se interesó mucho en otro curioso animal de Panamá. Los exploradores españoles le llamaron "el armadillo," por estar protegido con una concha doble y fuertemente articulada a guisa de armadura. Es un curioso animalito parecido a una zarigüeya. Dampier lo describe como del tamaño de un lechoncito de cuerpo largo.

"Este animal—dice— está encerrado en una tupida

Digitized by Google

concha, que le protege el cuerpo y que desciende por ambos lados hasta unirse por debajo del abdomen, dejándole aberturas para las cuatro patas. La cabeza es pequeña, el hocico como el de un puerco y el cuello largo; cuando anda descubre la cabeza, pero al menor peligro la introduce bajo la concha y, encogiendo los pies, permanece inerte como una tortuga, sin hacer movimiento alguno por mucho que lo sacudan.



El armadillo.

"La concha tiene un empalme en medio de la parte que cubre la superficie del cuerpo, lo que le permite hacer girar el cuarto delantero a su albedrío. Sus pies son a manera de los de una tortuga, y tiene fuertes garras, con las que excava y mina la tierra como un gazapo."

Según una leyenda mexicana, el armadillo fué creado en respuesta directa a las plegarias de la gente devota que residía en una región de México peligrosamente infestada por culebras venenosas. Los habitantes imploraron al Todopoderoso con tal fervor que, de pronto, las serpientes parecieron desvanecerse de aquella vecindad.

Digitized by Google

Los indígenas, al ir por el terreno infestado para averiguar la causa de aquella desaparición, encontraron a este animal protegido con su fuerte coraza, por lo que su cuerpo quedaba inmune a las picaduras de las culebras. Desde entonces, el armadillo hizo guerra sin cuartel a todo reptil venenoso. Fiel a sus deberes y celoso de su reputación, sigue siempre ocupado en su misión de acabar con las culebras, como lo estaba cuando por primera vez fué descubierto en México por los indios, hace algunos siglos.

Los cazadores indígenas siguen sus huellas con perros hasta las madrigueras, y usando el machete como ganzúa y las manos como pala, comienzan a escarbar precipitadamente para apoderarse del animal, el cual tampoco pierde tiempo y pretende escapar introduciéndose más y más en la tierra. De este modo empieza una lucha entre el armadillo y el hombre.

Lo primero que se presenta al cazador es el rabo, y tira de él atrayendo a su víctima, la que sucumbe después de una débil resistencia. La carne del armadillo es tierna, blanca y está estimada como bocado exquisito.

El tapir. El tapir es también apreciado como alimento por algunos de los indígenas de Centroamérica. Este animal es común en la manigua de Panamá, aunque los naturales allí rara vez lo cazan y, como el armadillo, no se encuentra más al norte de la ciudad de México. Puede decirse que el tapir es natural de Panamá y de sus países

Digitized by Google

limítrofes, puesto que tampoco se le ve en casi ninguna otra región de Sudamérica.

Es rechoncho, de pesados movimientos y mide unos dos pies de alto por cuatro de largo. Su color es castaño tendiendo a negro; claro en la cabeza y más aún sobre las quijadas, los bordes de los labios y las puntas de las orejas. Durante la estación de las lluvias, que es cuando bajan de las colinas para pastar en los valles a orillas de los ríos, los cazan persiguiéndolos con perros y tirándoles, ya sea con armas de fuego ya con arpones o venablos.

El tapir. en forma de cocodrilo

Aunque estos varios animales de que hemos hablado pueden verse en los bosques de Panamá por quienes tengan el tiempo necesario para dedicarse a su busca, es lo más probable que no los vea el viajero que cruza directamente de Colón a la ciudad de Panamá.

El Caimán. Lo fácil para todos es ver los caimanes, que se encuentran con profusión en casi todos los arroyos y ríos. Si tenemos tiempo y nos interesa, podremos agregarnos a una partida de caza de caimanes.

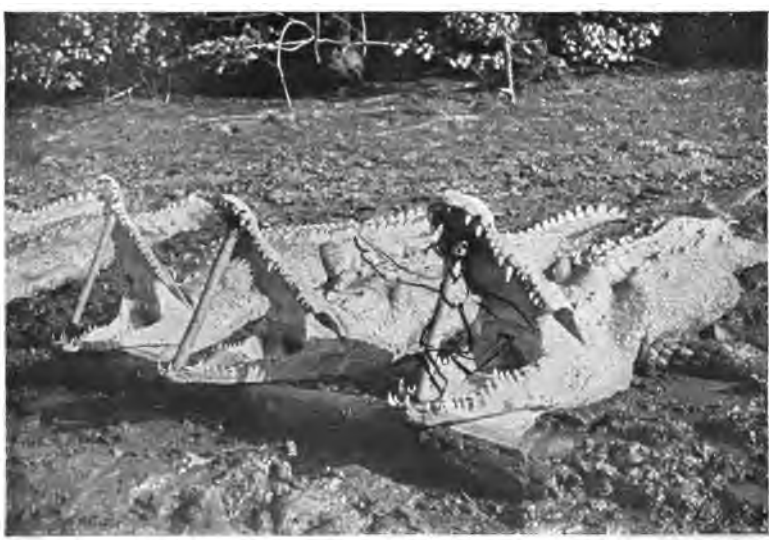
Digitized by Google

La caza del caimán. "La Aurora".

Digitized by Google

Estos asquerosos anfibios habitan los lugares pantanosos y puede vérseles en las orillas, asoleándose inmóviles, como si fueran podridos troncos enterrados en el lodo. Si por imprudencia saltara alguna persona sobre uno de ellos, su visita a Panamá acabaría en ese momento y en aquel lugar. Los prudentes se guardan bien de estos animales voraces,

El saurio o lagarto de agua de Panamá.



El largo del primer caimán que se ve en la ilustración es de 18 pies y 6 pulgadas. Los palos en las bocas tienen dos pies y medio de largo.

Digitized by Google

a menos de ir armados y de estar muy acostumbrados a sus mañas.

Sin embargo de lo peligroso que es esta bestia repugnante, ya nos contentaríamos con que fuera tan fácil escapar de otros enemigos como es librarse del caimán. Nos referimos con particularidad a las plagas de insectos del Istmo.

El mosquito.

Sanguinolento, astuto, impertinente,
Vuela ocultando su punzante aljaba
En donde guarda el virus pestilente;
Y con zumbido ronco y estridente
La sangre o la paciencia nos acaba.

Parece que el riesgo del mosquito debe causar risa; pero cuando nos fijamos en lo cuidadosamente que están protegidas las casas contra esta plaga con finísimas telas metálicas, y nos informan de que una especie de mosquito lleva en su aguijón el germen de la cruel fiebre amarilla, comprenderemos que este diminuto insecto es el enemigo más terrible y peligroso que hay en Panamá.

La pulga y el jijene son asaz desagradables, y los insectos todos demasiado numerosos; pero la picadura del mosquito de Panamá puede producir la muerte.

Visto queda que los animales del Istmo son muchos, y diferentes de los que se encuentran en otros países; como son también diferentes los árboles y las frutas. A continuación nos informaremos de que los moradores forman asimismo clase aparte.

Digitized by Google

Puerto de Colón, donde pueden verse algunos de los indios de San Blas.

Digitized by Google

Población de Panamá. Hemos hablado de la población de Panamá, como compuesta de unas 350,000 almas, y de este número una pequeña porción pertenece a la raza caucásica, formada en su mayoría de la española, junto con algunos europeos y norteamericanos. Ésta es la clase que vive y consume en las poblaciones, donde también se ven bastantes chinos. El primer lugar en importancia numérica lo ocupan los "naturales," así llamados; clase formada por indios de San Blas, descendientes de los del tiempo de Balboa. Les siguen en número los negros, muchos de cuyos antecesores fueron a Panamá como esclavos durante la dominación española. Compone el resto un gran número de gente trigueña, mezcla por lo general de sangre caucásica y de india o negra.

En el puerto de Colón, o durante nuestro viaje a través del Istmo, veremos quizás algunos indios de San Blas, raza que habitaba este territorio y cuyo número estimaron algunos historiadores en dos millones cuando la conquista de los españoles.

Los indios de San Blas habitan los bosques de la parte este de Panamá, a muchas millas de Colón; pero se les ve ocasionalmente cerca de las poblaciones, a donde llevan nueces y otros frutos que cambian por artículos necesarios para su uso y consumo. Algunos actos que de ellos se refieren nos los presentan como traicioneros y aborrecedores de los blancos.

Digitized by Google

Indígenas en un bote hecho de un sólo tronco

Digitized by Google

Ejemplo de lo anterior es la suerte que cupo en 1854 a una expedición mandada por el teniente Strain, de la armada norteamericana. En enero de aquel año se enviaron tres buques de guerra a la bahía de Caledonia, en el golfo de Darién, con el propósito de explorar y medir

Algunos indígenas con sus familias y sus chozas.

el país. Allí desembarcó una fuerza de veintisiete hombres al mando del teniente Strain.

La marcha se emprendió el 20 de enero, con la intención de cruzar el Istmo hasta el golfo de San Miguel, en la costa del Pacífico. Al principio se mostraron amistosos los indios, o lo parecían al menos, y sirvieron de guías;

Digitized by Google

pero desertaron después de algunas jornadas, abandonando a la fuerza en lo más espeso de aquella selva tropical.

Los expedicionarios quedaron desesperadamente aturdidos, sin rumbo que tomar; faltaron las provisiones y una tercera parte de ellos murieron víctima del clima y del

Mujeres de Panamá lavando a orillas del río Chagres. Una de ellas con la gruesa y pesada paleta con que acostumbran a golpear la ropa húmeda.

hambre. A los noventa y cinco días de terribles incertidumbres y de horrorosos sufrimientos, el teniente Strain fué socorrido por un natural de raza española y llevado a Panamá. Los otros sobrevivientes de la desgraciada expedición volvieron, por último, a la bahía de Caledonia

Digitized by Google

Cogiendo a un negro en los bosques para fotografiarlo.

Digitized by Google

en completa postración. El teniente Strain murió y sus restos fueron enterrados en Colón, para ser exhumados más tarde y llevados a los Estados Unidos.

Los Negros. Algunos viven en lejanos bosques, haciendo vida tan salvaje como la de los indios; pero

Cabañas de los indígenas con sus palmas de coco.

no son peligrosos; al contrario, tan tímidos que hasta para fotografiarlos es preciso cogerles y mantenerles a la fuerza delante del objetivo.

Los naturales de las poblaciones o de los pequeños caseríos de sus cercanías visten con más esmero, están mejor cobijados y son, en general, interesantes e inteligentes.

Digitized by Google

La vida es, sin embargo, tan fácil para ellos en el Istmo, que siempre resultan ser malos trabajadores e inclinados a incorregible pereza. ¡Qué curiosas y caprichosas cabañas edifican, rodeadas de alamedas de palmas! Aunque, en

Muchachos indígenas moliendo el arroz antes de cocerlo.

verdad, muy pintorescas, no son precisamente los lugares donde gozaríamos nosotros de la vida.

El alimento principal de los indígenas consiste en fruta y pescado. Tanto abunda el pez de agua dulce como el de agua salada. La yuca y el plátano están siempre, con prodigalidad, al alcance de quienes los deseen. El arroz es asimismo alimento popular; lo com-

Digitized by Google

pran en pequeñas cantidades y lo cuecen después de haberlo molido en un gran mortero de madera.

Comen muy poca o ninguna carne, y bien se comprenderá que su alimentación es insuficientemente nutritiva para darles la energía necesaria. No es, pues, maravilla que carezcan de afición al trabajo.

Digitized by Google

CAPÍTULO VII

LA CIUDAD DE PANAMÁ

Hemos atravesado el Istmo por los montes, la manigua y las aldeas indígenas, hasta llegar al Pacífico y a la ciudad de Panamá.

Antes de entrar en esta población, formémonos una idea general de la localidad y de sus alrededores desde la falda de la colina Ancón, que se levanta a su fondo. ¡Qué soberbio panorama se presenta ante nosotros! A nuestros pies tenemos la ciudad, esparcida sobre una extensión de tierra pedregosa, y más allá se descubre el dilatado y hermoso Golfo de Panamá, limitado por colinas de permanente verdor. En lontananza, vense las islas Perlas, mientras que más cerca se levantan abruptamente, de las azules aguas de la bahía, Taboga y sus islas vecinas. Cobija este cuadro un firmamento claro donde resplandece un sol ardoroso y brillante. Difícilmente se encontrará una ciudad situada en lugar más atractivo.

Aspecto de Panamá. Desde cierta distancia Panamá ofrece ya inusitado aspecto, mas al aproximarnos, la extrañeza se convierte en admiración. Una vez en su

Digitized by Google

Vista de la moderna Panamá y del Pacífico desde la colina Ancón.

Digitized by Google

interior ¡qué estrechas son las calles! ¡Cómo se destaca sobre la acera el viejo balcón español, protegiendo al transeúnte de los rayos de aquel sol abrasador! Las partes bajas de las casas están sólidamente edificadas, con pocas ventanas y éstas fuertemente enrejadas semejantes a las de una cárcel.

Una calle de Panamá.

Las puertas de las casas están siempre abiertas, y el interior de las moradas pobres queda expuesto en su totalidad a las miradas del transeúnte. Nótase, sin embargo, que las habitaciones de las clases elevadas están situadas en los segundos pisos de sus respectivas casas y protegidas así del ruido y del polvo.

Lleguemos a la Plaza de la Independencia, en el centro de la ciudad, donde se levanta la vieja catedral con sus dos torres gemelas, de arquitectura española,

Digitized by Google

y en lo alto de éstas sus ruidosas campanas. A su frente está el parque de la plaza. El hotel principal, el palacio episcopal, el ayuntamiento y los clubs más importantes ocupan los cuatro lados. Allí se reunen ricos y pobres los domingos para oir los conciertos de las bandas, y los demás días para pasear a la sombra de las palmeras. Durante más de doscientos años ha sido dicha plaza teatro de algunos de los acontecimientos más importantes en la historia de Panamá. Si la ciudad es la capital de la República, aquel pequeño cuadrado es su corazón.

Las antiguas campanas de la Catedral.

Hay además otras iglesias y otros parques, aunque

Digitized by Google

todo ello carece del interés de lo descrito. No podemos decir que toda la ciudad sea tan atractiva como los alrededores de la Plaza de la Independencia; pero durante nuestra visita prescindiremos de los barrios descuidados, fétidos y malsanos, muy comunes en los centros tropicales, a fin de hacer este ligero examen lo más grato posible.

Catedral de Panamá y ángulo de la Plaza Independencia.

"Vedla surgir del suelo, cual paloma
Que marmórea frente a Dios eleva,
Llena de luz, de cantos y de aroma;
Sus torres y sus cúpulas son alas,
Con que del hombre las plegarias lleva
Del claro Empíreo a las eternas salas."

Digitized by Google

Desde la Plaza de la Independencia al puerto hay sólo un corto paseo, que podemos hacer de gran novedad y de interés si empezamos por fijarnos en la vieja y altísima muralla de mar, la misma que edificaron los españoles en tiempo de los piratas para proteger la ciudad.

Mercado de fruta en la playa.

Dícese que se gastaba tanto dinero en la construcción de estas murallas que el Rey, impaciente ya por el costo y el tiempo que se tardaba, preguntó si las edificaban de plata maciza. Hoy sólo quedan fragmentos de aquella obra.

Mercado de la playa. En Colón la marea sube y baja menos de dos pies. Esto significa que la superficie del

Digitized by Google

Océano permanece siempre casi al mismo nivel. En Panamá, al contrario, el flujo y reflujo varían en veinte pies próximamente. Durante una parte del día veremos la muralla de mar en plena marea, con numerosos botes de pesca y otros llenos de fruta, anclados cerca. Sería

La muralla en alta mar.

difícil reconocer el mismo lugar en menguante. Los barcos están descargando o descargados ya sobre la seca playa. De una y otra parte de la costa traen allí en esos botes toda clase de fruta, y cuando se retira la marea se inaugura el mercado de la playa, que proporciona un curioso espectáculo.

Digitized by Google

El Sombrero de Panamá. En nuestros respectivos países oimos a menudo el nombre de Panamá en conexión con el suave y bonitamente tejido sombrero, que es hoy día tan de moda durante el verano. Alguno de nosotros mirará quizás curiosamente al interior de las chozas indígenas o al de las

El mismo lugar en baja mar.

casas de la ciudad, con la esperanza de ver a sus moradores trabajando en la fabricación de dichos sombreros. El artículo puede, en verdad, verse en casi todas las pequeñas y curiosas tiendas, pero — ¿dónde los hacen?—nos preguntamos.—No es en Panamá, sino lejos, en la costa oeste de Sudamérica: en Ecuador y en Piura, depar-

Digitized by Google

tamento del Perú cuyo puerto es Paita. Los comerciantes de Panamá los compran de aquellas dos repúblicas y, a su vez, los distribuyen por el. mundo. Propiamente, deberían llamarse "Sombreros del Ecuador." El nombre "Sombrero de Panamá" se refiere, por lo tanto, no al lugar donde se hacen, sino a la clase especial del material y al tejido de los sombreros.

No podremos permanecer mucho tiempo en la ciudad de Panamá sin convencernos de que las costumbres de la gente son, por muchos conceptos, tan extrañas a las nuestras (lo que constituye su originalidad) como la ciudad en sí lo es por su apariencia. Oiremos mucho ruido de campanas de iglesia, lo cual no significa, por lo general, que la gente esté de visita en los templos; por el contrario, tal vez nos encontremos con que va a una riña de gallos o a una corrida de toros.

Billete de la lotería de Panamá.

Digitized by Google

La lotería de Panamá produce al Gobierno grandes ingresos. Estas loterías están prohibidas en algunos países, como sucede en los Estados Unidos, donde se ha decidido, quizás con mucha razón, que hacen más daño que provecho.

El despacho general de la lotería de Panamá está en

Casa de la Lotería en Panamá.

la Plaza de la Independencia o de la Catedral, y los sorteos son semanales. Se venden unos diez mil billetes, a razón de un peso y veinticinco centavos; de modo que la lotería recibe doce mil quinientos pesos por semana.

Hay varios premios, algunos de los cuales ascienden a

Digitized by Google

unos mil doscientos cincuenta "Balboas," que es el nombre del peso o duro de Panamá. Sin embargo, sumados todos, no igualan con mucho al importe total recaudado por la venta de los billetes; así es que, aun después de pagados los premios, resulta un gran beneficio.

Calle Bolívar, una de las principales de la cuidad.

Los sorteos se verifican los domingos, observándose gran agitación entre la muchedumbre que se agrupa en la calle y en la plaza, delante de la Casa Lotería. Hay varios modos, todos legales y correctos, de sacar los números premiados. El ordinario es tener en una caja o cesta algunas pequeñas bolas negras, cada una de las cuales lleva un número en su interior. Se agita la caja o cesta, de donde se extrae un número fijo de bolas. Abiertas éstas, y puestos en el orden sacado sus diferentes números, tendremos los de los billetes que han de ser respectivamente premiados. El primer número sacado es el premio mayor, y el

Digitized by Google

afortunado que lo tiene, si está presente, se adelanta y lo cobra allí mismo. Los otros premios se pagan en forma idéntica, a menos de que sus poseedores prefieran descontarlos en algún banco.

El difunto Presidente Obaldía y su esposa, delante del Palacio Presidencial.

Al pasear por las calles de Panamá, quizás tengamos oportunidad de encontrarnos con el Presidente de la República.

Digitized by Google

PARTE IV

LA LLAVE DEL PACÍFICO

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO VIII

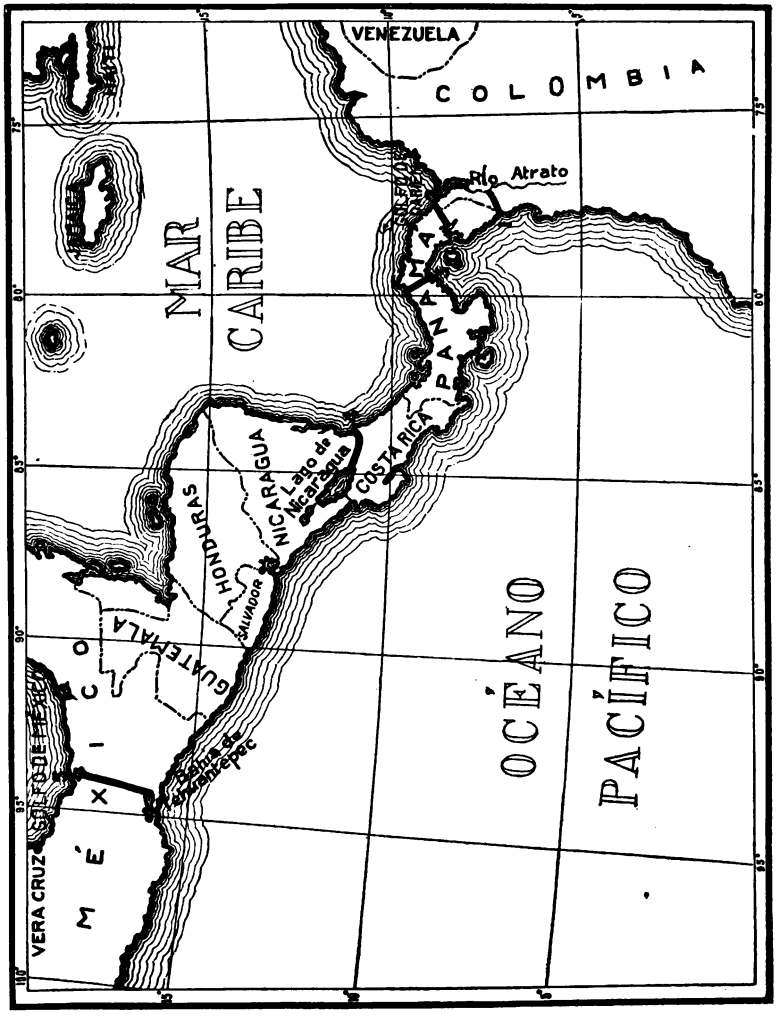
VÍAS A TRAVÉS DE CENTROAMÉRICA

Si visitamos Panamá únicamente con objeto de ver un país tropical, y de contemplar las ruinas de los días del régimen español, ciertamente nos veremos complacidos. Pero, como bien se sabe, hay algo más que ver en el Istmo. Se ha dicho que las miradas del mundo entero están puestas ahora, con gran interés, en esta pequeña República; por lo tanto, aprovechemos parte del tiempo que nos queda para dedicar a su territorio, e indaguemos por qué existe esa curiosidad universal.

Comencemos por describir la historia de la notable línea de ferrocarril que necesitaremos recorrer a menudo, conocimiento que acrecentará nuestro interés.

Un ferrocarril extraordinario. Por el año 1889, un viaje por ferrocarril de ochenta kilómetros en Panamá costaba 25 pesos en oro; o sea, duro y medio por cada legua de cinco kilómetros. Si pagáramos en igual proporción en España, costaría pesetas 859,50 céntimos, ir de Sevilla a Madrid, por los 573 kilómetros que separan ambas poblaciones, en vez del precio regular de pesetas 71,65, igual a 14,33 pesos o duros. Francos, 2.206,50,

Digitized by Google



MAPA V.—Rutas a través de Centroamérica.

Digitized by Google

habríamos de pagar de Madrid a París, por recorrer la distancia de 1.450 kilómetros, y más de doscientos dólares para llegar a Búffalo desde Nueva York, o a Minneápolis desde Chicago en los Estados Unidos. Pocas personas estarían en favorables condiciones financieras para hacer los susodichos viajes.

Hormigas voraces. Habremos de notar que todos los postes telegráficos a lo largo de la línea, son exclusivamente de hierro, y si nos apeamos al detenerse el tren y examinamos con cuidado, veremos que los durmientes o traviesas son de palo santo o guayaco, una de las maderas más fuertes conocidas, en la que es casi imposible introducir clase alguna de clavos. Los agujeros han de ser taladrados, lo cual es larga y costosa tarea. Es casi fantástico pensar que todo este trabajo se hizo necesario a causa de unos insectos muy parecidos, si no lo son en realidad, a inofensivas hormigas. Hemos oído de castores, taladores de árboles jóvenes con sus afilados dientes, a fin de comer los tiernos vástagos y las hojas y de utilizar las ramas para edificar sus casas de barro; pero que las hormigas se coman duros y secos postes de telégrafo y durmientes de caminos de hierro parece una vulgar exageración. Sin embargo, es un hecho real. En los bosques de Panamá hay inmensas colonias de hormigas, destructoras de madera. El hierro y el palo santo han demostrado, no obstante, ser superiores a sus mandíbulas.

La historia de la construcción del ferrocarril de

Digitized by Google

Panamá nos lleva otra vez a los tiempos de la dominación española. Cuando se descubrió toda esa franja de tierra, entre Norte y Sudamérica, llamada Centroamérica (mapa V) y fué conquistada por España, los exploradores comen-

Pedro Miguel, en el ferrocarril de Panamá.

zaron a buscar la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico.

Camino de Balboa. Recordaremos que Balboa, en 1517, construyó un camino por la manigua, a través del Istmo, y que llevó por él sus barcos (número 2, mapa V). Éste fué el primer camino abierto por blancos entre los dos océanos, y por casualidad el más corto: **unas**

Digitized by Google

diez leguas o sean cincuenta kilómetros. Ninguna ciudad había sido fundada en ambos extremos de este camino, por lo cual desapareció bien pronto la ruta.

Camino de Panamá. Cuando el gobernador Pedrarias edificó la ciudad de Panamá y las aldeas de Nombre de Dios y Puerto Bello, comenzó una carretera entre ellas (número 3, mapa V). Esta carretera tenía unas diez y seis leguas de largo y era bastante ancha para que pudieran marchar juntos dos vehículos. Nada se economizó a fin de conseguir un buen medio de viajar y de transporte para el comercio.

Camino de Tehuantepec. En 1525, Cortés, el conquistador de Nueva España, averiguó que el Golfo de México distaba cuarenta leguas de la bahía de Tehuantepec, y que el tránsito por las montañas se elevaba a unos novecientos pies sobre el nivel del mar. Abrió, pues, un paso por esta ruta (número 5, mapa V) que se conoció con el nombre de Camino de Tehuantepec, haciéndose por él un extenso comercio.

Durante la dominación de España y muchos años después, las comunicaciones por Tehuantepec y por Panamá fueron las solas rutas importantes a través de Centroamérica. Todavía viven personas que cruzaron por estos caminos antes de haber ningún otro. Mas llegó una época que impuso la necesidad de otra vía más rápida.

La guerra entre México y los Estados Unidos, en 1846 y 1847, dió a la última nación Nuevo México,

Digitized by Google

Arizona, California y otros territorios. Por entonces existían en todos los Estados Unidos unas nueve mil millas (15.000 kilómetros) de ferrocarril solamente, y no podía irse por tren desde Nueva York ni aun a Chicago. Entre esta última ciudad y California se extendían algunos miles de kilómetros de inexploradas llanuras y de montañas roqueñas. Las veredas para las caballerías y los vehículos de carga eran peligrosas; el viaje se prolongaba por varios meses y se encontraba por doquiera a los indios hostiles. Imponíase, pues, una nueva y conveniente ruta.

Quizás hayamos oído hablar del maravilloso descubrimiento de oro en California, 1848, y de la muchedumbre que, instigada por la noticia, se apresuró a dirigirse a los nuevos veneros. Largas caravanas de caballos y de carros llevaban a miles de personas al oeste de Saint-Louis, Estados Unidos; pero había miles más que preferían ir embarcados hasta la boca del río Chagres; cruzaban entonces el Istmo hacia la capital panameña, y allí se embarcaban otra vez, para subir por la costa del Pacífico hasta San Francisco de California. Por esta ruta había casi los mismos peligros que por los largos senderos del oeste. En el turbulento mar Caribe ocurrían muchos naufragios y, por cientos, enfermaban los viajeros o morían en el Istmo a causa de su tórrido clima. Durante el año 1852, murieron de cólera en Panamá quinientos norteamericanos codiciosos del oro de California.

Digitized by Google

Resultas de las minas de California. En aquel tiempo no había línea regular de comunicación entre San Francisco y Panamá, y cuando llegaba un buque a California, era lo probable que la tripulación se contagiara con la fiebre del

Antiguo fuerte y porción de la muralla de Panamá.

oro y abandonase el barco corriendo a las minas, dejando al capitán sin ayuda para volver con su embarcación a Panamá.

Si nos hubiéramos fijado mientras paseábamos por la antigua muralla de la ciudad de Panamá, habríamos visto tallados en las piedras cubiertas de musgo muchos nombres e iniciales de los que, en busca de oro, pasaron por allí. Esas letras relatan una historia trágica y paté-

Digitized by Google

tica de los desgraciados que desde aquellas murallas pasaban días y semanas mirando ansiosamente mar adentro, tratando de descubrir algún barco que viniese con aquel rumbo. Los largos días de espera, las bolsas vacías, la temida fiebre, hicieron a Panamá la sepultura de centenares que estaban destinados a no llegar a las minas de oro. El Istmo, por donde pasaban grandes cantidades de artículos con destino a San Francisco, adquirió con este motivo gran incremento comercial.

Ferrocarril de Panamá. Tanto fué así, que se formó en Nueva York una compañía con objeto de construir un ferrocarril desde Colón a la ciudad de Panamá. Los norteamericanos William Henry Áspinwall, John L. Stevens y Henry Chauncey fueron los iniciadores de la empresa y jefes de las obras. Colombia concedió el derecho de edificar, se eligió y trazó la ruta, no lejos del antiguo camino español, y en 1849 comenzó el trabajo.

Energía y bravura norteamericanas. Puesto que la vía iba a ser únicamente de cuarenta y ocho millas (unos 80 kilómetros) y no había grandes montañas que cruzar, no pareció a primera vista un trabajo considerable. Luego resultó ser uno de los más desastrosos intentos ferrocarrileros en que se hayan empleado la energía y bravura norteamericanas.

Muchos y de diversas especies fueron los obstáculos encontrados. El Istmo estaba a gran distancia de los centros abastecedores de la vía férrea; los materiales, por

Digitized by Google

lo tanto, eran difíciles de obtener. La manigua había de ser conquistada además, y las dificultades que de aquí emanaron se hicieron casi insuperables. Se nos dice que hubo ocasión en que pasaron los ingenieros dos

Estación de Obispo.

veces a veinte pies de una alta colina, sin notar su presencia; tan densa era allí la selva tropical.

El Coronel Totten. A fin de comenzar el trabajo de ingeniería desembarcaron en la Isla de Manzanillo, donde ahora se levanta la población de Colón, el coronel Totten, Mr. James L. Baldwin y algunos otros, acompañados de un corto número de trabajadores.

Digitized by Google

No había en la isla la más insignificante señal de vida humana: civilizada o salvaje. Tampoco se veía espacio alguno de tierra seca para hacer pie, como no fuera el estrecho escollo de arena acumulado y dejado allí por la rompiente, a todo lo largo del arrecife. Al frente estaba el mar y a la espalda la ciénaga palúdica. Así y todo, empezaron por despejar un espacio con el propósito de erigir un edificio para protegerse del sol y de la lluvia y de guarecer sus provisiones.

Tenían una goleta de doscientas toneladas en la que habían arribado, dentro de la cual vivieron durante los primeros meses. Después de haber completado la primera casa encontraron difícil habitarla, a causa de los enjambres de mosquitos, jijenes y otros perniciosos insectos que la invadieron. A bordo de la goleta, los expedicionarios estaban atormentados por millares de cucarachas que hacían la vida una carga insoportable. Las enfermedades faltaron rara vez de aquel campamento, y la muerte era una visita harto frecuente. Ninguno escapó de la calentura, y a poco de vivir allí los blancos parecían espectros y habían palidecido los bronceados semblantes de los indígenas.

Bajo estas adversas circunstancias, agravadas por ser el principio de la estación de lluvias, de la que no tenían conocimiento los jefes, se comenzó la lucha, que había de terminar triunfante cinco años más tarde.

Digitized by Google

Mr. James L. Baldwin, elegido inspector y agrimensor de la línea, organizó una pequeña partida y emprendió valientemente el desempeño de su misión. Por largas distancias se vieron obligados, vadeando con agua hasta la cintura, a talar la densa manigua que se oponía a

Escena del ferrocarril de Panamá. Calle de Bolívar, Colón.

sus pasos. Dícese que Baldwin llevaba la merienda en el sombrero durante el progreso de esa excursión preparatoria, y que la comía entre envidiosos caimanes y amenazadoras culebras. Sea lo que fuere, es dudoso que se haya llevado a efecto más temeraria hazaña de ingeniería. ¡Imaginemos aquellos hombres, un día

Digitized by Google

tras otro, abrasadores todos, encerrados por impenetrable manigua, de la que se hacía necesario cortar para hacer lugar a cada pie que se movía, respirando aquel aire cargado de veneno y atormentados por millares de insectos! ¡Lo maravilloso es que haya seres con tanto valor y resistencia!

Obstáculos. No lejos de Colón se hallaba la gran marisma negra, a través de la cual estaba trazada la línea. Quizás algunos de los lectores sepan lo que eso significa. Por kilómetros no podía encontrarse fondo firme debajo del blando lodo; allí se vaciaron toneladas de roca encima de otras toneladas para desaparecer apenas tocaban el pantanoso fondo. Esta ciénaga habría sido obstáculo suficiente para desanimar a hombres menos determinados forzándoles a abandonar la empresa.

La próxima gran dificultad fué el río Chagres. El trazado de la línea lo cruzaba en diferentes lugares, y la poderosa corriente hacía la construcción casi imposible. El agua subía a menudo diez y más pies sobre la vía, arrastrando consigo el resultado de meses de trabajo.

Otro obstáculo poderoso fué la dificultad de encontrar buenos trabajadores. Los indígenas de Panamá acostumbraban a trabajar un día y a holgar una semana, sin que adelantaran gran cosa cuando trabajaban. Hubo necesidad, por lo tanto, de importar a otros trabajadores del extranjero. Como experimento, la empresa llevó un refuerzo de ochocientos chinos, quienes comenzaron a

Digitized by Google

enfermar inmediatamente, y dos meses después de su llegada no quedaba uno que pudiera manejar el pico o la pala. Se entregaban a la desesperación y buscaban la muerte por el medio que encontraban más próximo. Algunos se sentaban a la orilla y esperaban así la subida

Inundación del ferrocarril de Panamá en 1906.

de la marea, sin moverse, hasta que el mar se los tragaba. Otros se colgaban de sus trenzas o se estrangulaban con ellas. El resto, menos de doscientos, enfermos e inútiles, fueron embarcados para Jamaica.

Después se probó con trabajadores irlandeses sin mejor resultado y, finalmente, una cuadrilla de negros

Digitized by Google

de Jamaica y algunos blancos de varias procedencias completaron el trabajo.

Enfermedades. Sin duda se habrá adivinado ya cuál fué el mayor enemigo del ferrocarril. Los obstáculos más culminantes para cualquier obra de entidad en Panamá, son el clima y sus enfermedades tropicales. El calor a grado de vapor, no sólo agota las fuerzas de los hombres acostumbrados a temperaturas frescas, sino que les deja demasiado débiles para resistir a las enfermedades que les acechan desde los lupanares de las ciudades y al mortífero aire de los pantanos. Tuberculosis, tifoidea, malaria, plaga bubónica y fiebre amarilla diezmaban a los trabajadores del ferrocarril, hasta juzgarse de verdadero prodigio la terminación de la obra.

Se ha dicho que por cada durmiente colocado en la vía se había sacrificado una vida humana. Esto, sin embargo, es una exageración, porque el número total de muertos fué sólo unos dos mil quinientos; lo que no impide que fuese aquella gran obra una lucha de la temeridad norteamericana contra calamidades sin cuento. Sin embargo, ingenieros del calibre del coronel George Totten y de James L. Baldwin probaron ser superiores a todo el poder maligno de la manigua y dieron a su proyecto feliz término.

Ocho millones de dólares (pesos o duros norteamericanos) cinco años de labor titánica y dos mil quinientas vidas, fué el precio pagado por las cuarenta y ocho millas de ferrocarril construídas en Panamá.

Digitized by Google

Primer ferrocarril transcontinental. El 27 de enero de 1855, Panamá quedó sorprendida con una visita fantástica: la de la primera locomotora que había cruzado el continente americano de océano a océano; catorce años antes de que hubiera sido posible realizar igual empresa

Hubo, por último, vía férrea a través del Istmo.

en los Estados Unidos. ¡Por fin, había un ferrocarril a través del Istmo! Ya no se necesitaba enviar por la larga ruta alrededor de Sudamérica los cargamentos destinados a los puertos del Pacífico. El comercio se dirigió en el acto por Panamá, y antes de completarse el ferrocarril había cobrado su empresa más de dos millones

Digitized by Google

de dólares. Bien pronto enriqueció a sus constructores, y desde entonces ha retribuído siempre pródigamente. Durante los primeros cuarenta y siete años, este pequeño tramo de vía férrea ganó neto para sus propietarios muy cerca de 38 millones de dólares.

No cabe ahora duda de que un camino de hierro puede tener historia tan romántica como la sanguinaria carrera de una partida de piratas, aun acaudillada por Sir Henry Morgan.

Digitized by Google

CAPÍTULO IX

NAVEGACIÓN A TRAVÉS DE CENTROAMÉRICA

En la primera parte de nuestra historia de Panamá aprendimos que la gran contrariedad de Colón fué el no haber podido encontrar vía navegable al Asia por la América Central.

No creemos que valga la pena para el objeto de este volumen seguir paso a paso los esfuerzos realizados por España primero, y luego por Escocia, Inglaterra y Francia, a fin de encontrar o de construir el pasaje tan anhelado. El objeto principal de este libro es mostrarnos la obra colosal llevada a efecto en Panamá. Pero tendrá más mérito aún la realización de esa labor gigante, si explicamos previamente lo que hicieron las diferentes naciones y las razones de sus fracasos.

Fracaso de España. Que Colón dejara de encontrar la comunicación interoceánica no fué causa para que desmayaran por completo los españoles. Mientras más conocieron Centroamérica, más deseosos estuvieron de encontrar o de construir un pasaje, a fin de cruzarla con sus navíos

Digitized by Google

Hacía solamente quince años que había muerto Colón, cuando el emperador Carlos V ordenó a todos sus gobernadores de América que efectuasen detenidos reconocimientos con el propósito indicado. Sus órdenes fueron obedecidas y salieron muchos exploradores con ese objeto. No encontraron la comunicación deseada, puesto que no la había; por lo tanto, nos abstendremos de seguir el trabajo que efectuaron en general, aunque sí citaremos el de uno en particular: el de González.

Lago de Nicaragua. González cruzó el Istmo de Panamá en 1521, y navegó por la costa occidental hacia Nicaragua, dónde desembarcó con cien hombres. Internándose después unos cuantos kilómetros, llegó con gran sorpresa suya y de su gente a la orilla de un lago de agua dulce: el lago de Nicaragua, marcado en el mapa V, página 92, con el número 4. Por la trascendencia que tuvo este descubrimiento, es importante que nos fijemos en su exacta situación.

Tiene el lago 117 millas (195 kilómetros) de largo, y cubre tres mil millas cuadradas. González lo navegó hasta su desembocadura en el río San Juan, y luego siguió río abajo hasta el Atlántico. Aquél era, pues, un medio fácil de pasar del Atlántico al Pacífico. La distancia entre ambos mares es de 170 millas (unos 285 kilómetros) agua la mayor parte. Parecía el lugar más propio y conveniente para construir un canal.

Por aquel tiempo declararon los agrimensores españoles

Digitized by Google

que podría construirse un canal a través del Istmo de Panamá. Los españoles alimentaron por algún tiempo grandes esperanzas de llevarlo a efecto, pero tuvieron que desistir más tarde de su propósito por razones internacionales.

Fracaso de Escocia. Algunos años después de la sangrienta destrucción de Panamá por el pirata Morgan, un famoso escocés llamado Wílliam Páterson ideó establecer una importante colonia escocesa en el Golfo de Darién (mapa V) y abrir un canal a través del Istmo (mapa V, número 2) si la colonia tenía éxito.

En lugar de éxito ¡qué horrible fué su fracaso!

En 1698 se embarcaron mil doscientos escoceses en cinco barcos y se establecieron en Darién. A éstos siguieron otros y todo parecía marchar favorablemente. No habían contado con el clima, el inhospitalario enemigo del extranjero en aquella región, y la fiebre empezó a hacer estragos como otras veces, hasta que perecieron más de dos mil y se gastaron vastas sumas de dinero. De repente, apareció una escuadra hostil española y los pocos sobrevivientes que quedaron huyeron derrotados a Escocia, lo cual puso término a la construcción del canal escocés.

Durante más de cien años el malogrado plan de Páterson retrajo otros esfuerzos en igual sentido; mas a pesar de todo, el interés acerca del canal no murió nunca para los que ansiaban verlo construído.

Digitized by Google

Estatua de Nelson, Plaza de Trafalgar, Londres.

Digitized by Google

Fracaso inglés. Cuantos hemos visitado Londres recordamos un espléndido monumento que adorna una de sus plazas más céntricas. Cuatro leones macizos guardan una hermosa columna que se eleva airosamente, en cuya cúspide se ve la estatua del Almirante más famoso y grande que haya paseado jamás sobre el puente de un acorazado inglés.

Toda Inglaterra se deleita en honrar la memoria del egregio Comandante que murió heroicamente en Trafalgar al servicio de su patria.

Pocos sabrán, sin embargo, que veinticinco años antes de la célebre batalla de Trafalgar estuvo a punto de perder la vida en Nicaragua. Era entonces Nelson un joven capitán enviado por Inglaterra con algunos navíos, a fin de arrojar a los españoles de Nicaragua y apoderarse del lago, considerado por todos entonces como la mejor ruta para un canal.

Nelson fracasó en su misión. La dotación de su navío, el "Hinchimbrook," enfermó de la fiebre y, de los doscientos hombres que la componían, sólo diez escaparon en pocos días a la muerte, entre ellos el Capitán, quien quedó inválido por el resto de su vida.

Inglaterra no desesperó, y hasta recientemente ha continuado sus reconocimientos en Nicaragua, como preliminar para sus proyectos de canal.

Digitized by Google