

Un Camino entre Dos Mares

La creación del Canal de Panamá

David McCullough

El canal de Panamá, cuyas obras comenzaron en 1904, tras más de tres décadas de negociaciones, y se inauguró en 1914, fue mucho más que una prodigiosa obra de ingeniería sin precedentes. Su construcción se convirtió en un hito histórico de gran importancia y en un drama humano devastador. Exceptuando los conflictos bélicos, constituyó el esfuerzo más costoso, en dinero y en vidas humanas, de cuantos se han emprendido en el mundo. *Un camino entre dos mares* narra la historia de los hombres y mujeres que lucharon contra todos los contratiempos para cumplir el sueño de construir un paso acuático entre los océanos Atlántico y Pacífico. Es un relato de asombrosas proezas de ingeniería, logros médicos colosales, conflictos políticos, éxitos heroicos y fracasos trágicos.

David G. McCullough

Un camino entre dos mares

La creación del canal de Panamá

ePub r1.0
Titivillus 24.05.16

Título original: *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*
David G. McCullough, 1977
Traducción: Francisco Gurza Irazoqui
Revisión de la traducción: Carmen Martínez Gimeno
Ilustración de cubierta: Mapa del canal de Panamá, C. P. Gray, 1913

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2



PRÓLOGO

La creación del canal de Panamá fue mucho más que una portentosa obra de ingeniería sin precedentes. Fue un acontecimiento histórico de gran importancia y un drama humano arrollador, muy semejante al de una guerra. Exceptuando los conflictos bélicos, constituyó el esfuerzo más grande y costoso de cuantos se han emprendido en la Tierra. Retuvo la atención mundial durante un lapso de cuarenta años y afectó a la existencia de decenas de millares de personas de todas las posiciones sociales y de casi todas las razas y nacionalidades. Junto con el canal se crearon y destruyeron reputaciones muy sólidas. Para numerosos hombres y mujeres fue la aventura de toda una vida.

Por su causa una nación entera, Francia, se sacudió hasta los cimientos. Otra nación, Colombia, perdió el istmo de Panamá, una de sus más preciadas posesiones. Nicaragua, que estaba a punto de convertirse en un cruce de caminos mundial, tuvo que quedarse esperando una futura oportunidad. Nació la República de Panamá. Estados Unidos asumió un papel de alcance global.

Fue un acontecimiento de asombrosas consecuencias en la historia del capitalismo financiero y la medicina. Señaló una serie de avances en la ingeniería, la planificación gubernamental y las relaciones laborales. Fue una respuesta a Sedán, una respuesta a la idea de la potencia marítima. Fue, al mismo tiempo, la coronación del esfuerzo constructivo, «La Gran Empresa» de la Era Victoriana y la primera manifestación grandiosa y asertiva del poder estadounidense al inicio del nuevo siglo. Y, sin embargo, el paso del primer barco por el canal en el verano de 1914 —el primer viaje

a través de la masa continental americana— supuso la realización de un sueño tan antiguo como los viajes de Colón.

Así pues, este libro constituye un intento de proporcionar al tema el alcance preciso para poder verlo completo. He tratado de descubrir las causas subyacentes de lo que sucedió, de medir las fuerzas del orgullo nacional y la ambición, de captar el ideal de progreso todavía impoluto.

¿Cuál fue la índole de esa época ahora desaparecida? ¿Qué fue lo que impulsó a la gente?

Mi interés primordial han sido los participantes. Me pareció que era de gran importancia mostrar la variedad inmensa de gente que tomó parte en la empresa, y las destrezas y energías que requirió, además de la pericia técnica. Deseaba contemplar a esas personas tal como fueron, como hombres y mujeres vivos, falibles y casi siempre valerosos, embarcados en una lucha común que les superaba y atrapados con frecuencia por fuerzas que estaban más allá de su dominio o de sus cálculos. He intentado presentar los problemas que arrostraron tal como los vieron, percibir lo que sabían y lo que ignoraban en un momento determinado y tener siempre en mente que, como todos los mortales de cualquier época, no conocían a ciencia cierta cuál iba a ser el resultado. Este libro es su historia.

La simple casualidad, o si se prefiere el destino, desempeñó un papel importante, como siempre sucede. Los errores comunes, las pequeñas y las grandes decepciones, fueron factores determinantes a lo largo de toda la trayectoria, desde el momento en que Ferdinand de Lesseps puso en marcha la empresa. Asimismo, resulta sorprendente la fuerza tan poderosa e impulsora que puede llegar a ser una personalidad, constituyendo los ejemplos más notables De Lesseps y Theodore Roosevelt. Pero no me parece menos admirable el número de ocasiones en las que hechos importantes suscitaron la actuación de individuos que apenas se daban cuenta de que estaban representando un papel en la historia.

Buena parte del texto que sigue se ha extraído de entrevistas, fuentes no publicadas y de documentos editados hasta ahora pasados por alto. Varios de los personajes principales aparecen muy diferentes de los retratos previos, y extensas partes del libro se desarrollan en lugares muy lejanos de las selvas panameñas.

Creo que buena parte del lado francés del relato resultará una sorpresa para muchos lectores. Asimismo, la revolución de Panamá y la extraña cadena de acontecimientos que la rodearon tal vez parezcan a muchos lectores recreaciones fantásticas. Sin embargo, he de subrayar que en el libro no hay nada inventado.

Creo que debería añadir una breve explicación acerca de la polémica actual sobre el canal.

Esta obra se empezó años antes de que el tema del canal volviera a saltar a las primeras planas de los periódicos, y mi objetivo general ha seguido siendo el mismo que al inicio: relatar una historia extensa e importante que comenzó en 1870 y terminó en 1914, porque esa es la época a la que pertenece mi historia, antes de la Gran Guerra. Ese fue el mundo que construyó el canal.

Sin embargo, todas las causas fundamentales de la polémica actual aparecen en el libro, porque también forman parte de la historia, como descubrirá el lector.

DAVID MCCULLOUGH
West Tisbury (Massachusetts)
Octubre de 1976

LIBRO PRIMERO

LA VISIÓN
(1870-1894)

1
LOS UMBRALES

«Esta nueva búsqueda posee el encanto de la aventura.»

The New York Times

I

La carta de varias páginas firmada por el secretario de Marina, George M. Robeson, iba dirigida al capitán de fragata Thomas O. Selfridge. Era un documento claro y formal, como cabía esperar, con cierto tono majestuoso que al capitán Selfridge le pareció muy adecuado. No se insinuaba en absoluto el hecho de que él y el secretario se conocían personalmente, se habían emborrachado juntos en una ocasión pasada y se habían jurado amistad eterna cuando su coche rodaba por la capital oscura. Carecía de importancia, a no ser porque Selfridge, hombre serio y sobrio, se iba a preguntar el resto de su vida que influencia tuvo dicha velada en la forma como le resultaron las cosas.

Sus proyectos y preparativos ya le habían mantenido muy ocupado durante varios meses. La carta no era más que la orden oficial definitiva:

> Departamento de Marina
> Washington, 10 de enero de 1870
>
> Señor: Se le ha asignado para que quede al mando de una expedición que deberá hacer una inspección en el istmo de Darién a fin de determinar el lugar más conveniente

> para abrir un canal desde el océano Atlántico hasta el Pacífico. El balandro de vapor *Nipsic* y el carguero *Guard* quedarán bajo su mando […]
>
> Este departamento le ha encomendado una misión relacionada con la mayor empresa de nuestra época; de su iniciativa y celo dependerá que su nombre quede identificado con honor con uno de los logros del futuro […]
>
> Por muchas investigaciones que se hayan realizado y sea cual fuere su precisión, el pueblo de este país no se sentirá satisfecho hasta que cada palmo del istmo no sea inspeccionado por una autoridad responsable y equipos bien pertrechados, como los que estarán bajo sus órdenes, trabajando sobre proyectos bien madurados […]

Así pues, el 22 de enero de 1870, un sábado claro, luminoso y anormalmente templado, el *Nipsic* zarpó del Arsenal Naval de Brooklyn y comenzó a descender por el East River. El *Guard*, al mando del capitán de fragata Edward P. Lull, lo siguió cuatro días más tarde.

La expedición comprendía en total casi un centenar de marineros y oficiales, dos médicos de la Marina, cinco civiles de la Inspección Costera (inspectores y delineantes), dos geólogos civiles, tres telegrafistas del Cuerpo de Señales y un fotógrafo, Timothy H. O'Sullivan, quien había sido ayudante de Mathew Brady durante la guerra.

A buen recaudo en la bodega del *Guard* se hallaba la mejor colección de instrumentos científicos modernos que se hubiera reunido para una tarea semejante —teodolitos de tránsito, niveles de burbuja, medidores de pendientes, compases y cadenas de agrimensura y deslinde, delicados barómetros aneroides de bolsillo, barómetros de mercurio para alta montaña, medidores de corriente— «para llevar a cabo el trabajo enérgica y científicamente». (Los teodolitos Stackpole, fabricados por la empresa Stackpole e Hijos de Nueva York, tenían los ejes del telescopio montados sobre un doble soporte cónico, lo que otorgaba al instrumento mayor firmeza que en los modelos anteriores, y la simplificación de la escala graduada para lectura horizontal permitía lecturas más rápidas y con menores márgenes de error.) Había mantas de hule y rifles de retrocarga para cada hombre, whisky, quinina, seiscientos pares de botas extra, y más de 150.000 metros de alambre telegráfico. Los comestibles, «empaquetados de manera que quedaran expuestos lo menos posible a la humedad y la lluvia», eran suficientes para cuatro meses: 3.200 kilos de tocino, 4.500 kilos de pan, 2.725 kilos de sopa de tomate, 114 litros de judías, 1.125 kilos de café, 100 botellas de pimienta y 275 kilos de mantequilla enlatada.

El destino final era la selva del Darién en el istmo de Panamá, a más de 3.200 kilómetros de Brooklyn, a diez grados del ecuador y, contrariamente a la imagen mental de la mayoría de la gente, al este del meridiano 80, es decir, al este de Florida. Iban a desembarcar en la bahía de Caledonia, a unos 240 kilómetros al este de las vías del ferrocarril de Panamá. Era el mismo sitio desde el cual Balboa había iniciado su cruce en 1513 y donde, a finales del siglo XVII, William Paterson, fundador del Banco de Inglaterra, había establecido la desventurada colonia escocesa de Nueva Edimburgo, porque la bahía de Caledonia (como él la bautizó) iba a ser la futura «puerta de los mares». Hostigado por los españoles y diezmado por la enfermedad, el pequeño asentamiento duró poco más de un año. Sus últimos vestigios desaparecieron hace mucho tiempo.

Se sabía que el Darién era el punto más estrecho del istmo centroamericano, cuya extensión comprendía todo el puente de tierra entre la parte inferior de México y el continente sudamericano, incluyendo el istmo de Tehuantepec, Guatemala, Honduras, Honduras Británica, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, la última todavía una provincia —y muy apreciada— de Colombia. Desde Tehuantepec hasta el río Atrato de Colombia, la frontera natural del extremo oriental de América Central, hay una distancia de 2.160 kilómetros en línea recta, la misma que de Nueva York a Dallas, y no eran pocos los sitios a lo largo de esa masa continental zigzagueante donde, al menos en el mapa, se podría abrir un canal. Pocos años antes, el almirante Charles H. Davis había informado al Congreso de que había no menos de diecinueve posibles lugares para abrir un canal centroamericano para barcos. Pero se sabía que en el Darién la distancia entre marea y marea en línea recta era inferior a 64 kilómetros.

Debido a la configuración particular del istmo de Panamá —cuya tierra forma una barrera casi horizontal entre los dos océanos—, la expedición cruzaría el mapa hacia abajo. Los hombres se abrirían paso desde el Caribe en el norte hacia el Pacífico en el sur, tal como lo había hecho Balboa. (De ahí que su designación del Pacífico como el Mar del Sur fuera completamente lógica.) El ferrocarril de Panamá, el signo de civilización más próximo en el mapa, también corría de norte a sur. Su tenue línea roja de trazos inseguros parecía algo añadido por un cartógrafo zurdo, con su

punto de partida en Colón, en la bahía de Limón, un poco más al oeste que el punto final en la ciudad de Panamá, situada en la bahía de Panamá.

Debían medir las cimas de las montañas y la profundidad de los ríos y las radas. Tenían que recoger muestras botánicas y geológicas. Iban a realizar observaciones astronómicas, redactar informes sobre el clima y observar el carácter de los indios que encontraran. Y debían perder el menor tiempo posible, puesto que se aproximaba la estación de las lluvias —la estación malsana, como la llamaba el secretario Robeson.

Otras seis expediciones iban a seguir a la primera. Se crearía una comisión presidencial, la primera Comisión del Canal Interoceánico, para examinar los resultados y los informes de las exploraciones, y establecer cuál era la vía escogida. En la comisión iban a figurar el jefe de Ingeniería de la Marina, el jefe del Servicio de Inspección Costera y el jefe de la Oficina de Navegación. Nunca se había intentado antes realizar una empresa tan sistemática, elaborada y sensata.

Pero la Expedición del Darién fue la primera, y el hecho de que fuera en el Darién, uno de los rincones más salvajes y menos conocidos del mundo, era motivo de gran preocupación para el Departamento de Marina. Muchos estadounidenses recordaban todavía que dieciséis años antes, en 1854, una expedición a la bahía de Caledonia había terminado en un desastre del que se habló en todo el país e infundió en la Marina un profundo respeto por los horrores de la selva tropical. Esto fue lo que sucedió.

En 1850, el doctor Edward Cullen, médico irlandés y miembro de la Royal Geographical Society, había anunciado el descubrimiento de un camino a través del Darién que él mismo había recorrido varias veces y sin mayores contratiempos desde el Atlántico hasta el Pacífico. Declaró que había marcado el trayecto con gran cuidado y en ningún lugar se encontró con una altura mayor de 41 metros sobre el nivel del mar. Era la ruta milagrosa que se andaba buscando, y el relato causó sensación. Inglaterra, Francia, Colombia (entonces conocida como Nueva Granada) y Estados Unidos organizaron una expedición conjunta. Pero cuando el barco estadounidense *Cyane* atracó en la bahía de Caledonia antes que los demás, el teniente de navío Isaac Strain y veintisiete de sus hombres se internaron en la selva sin esperar a nadie, con provisiones para unos cuantos días y

seguros de hallar el sendero de Cullen. Cuando Balboa se internó por esa misma selva llevaba una fuerza de 190 soldados españoles bien armados y varios centenares de indios, algunos de los cuales conocían el camino.

No se volvió a tener noticia del teniente Strain durante cuarenta y nueve días. Sus calamidades habían comenzado desde el momento en que puso pie en tierra. Los indios, impresionados por los cañones del *Cyane*, dejaron pasar a los exploradores, pero se negaron a servir de guías. La senda de Cullen no se encontró por ninguna parte. A los pocos días, la expedición se había perdido sin remedio. Los alimentos se agotaron; los rifles se oxidaron hasta quedar inservibles. Strain siguió el curso de un ancho río —el Chucunaque—, creyendo que lo llevaría hasta el Pacífico, pero que en realidad lo dirigió hacia el este en un curso lleno de vueltas y revueltas por el centro mismo del Istmo. Cuando una partida de indios le advirtió que seguía un camino equivocado, optó por creer que aquella gente trataba deliberadamente de desencaminarlo.

Acosados por el hambre, los hombres de Strain devoraban cualquier cosa que cayera en su mano, incluidos sapos vivos y las nueces de una variedad de palmera que carcomían el esmalte de los dientes y provocaban atroces calambres en el estómago. El calor sofocante, las lluvias y la intimidante penumbra de la selva día tras día eran experiencias muy distintas de las que esos hombres habían tenido. Siete murieron; otro se volvió loco temporalmente. Si los demás conservaron la vida se debió sobre todo a la disciplina impuesta por Strain y su extraordinaria fortaleza. Dejando atrás a los otros, acompañado por tres de sus hombres más fuertes, siguió adelante en busca de socorro. Cuando por fin llegaron tambaleándose a una aldea indígena cerca de la costa del Pacífico, Strain, casi desnudo, con la piel desgarrada y sangrando, regresó a la cabeza de un grupo de rescate para auxiliar a los demás. Un médico británico que examinó a los sobrevivientes los describió como «el conjunto de seres humanos más lastimoso» que había visto. «En casi todos la mente había quedado levemente afectada, como demostraban sus observaciones infantiles y descabelladas, aunque su memoria y los recuerdos de sus sufrimientos permanecieron intactos. […] Eran, literalmente, esqueletos vivientes, cubiertos de úlceras inmundas.» Strain no alcanzaba los 34 kilos de peso.

Pocos años después, sin haberse recobrado por completo, murió en Colón a la edad de treinta y seis años.

Strain había descubierto en el Darién que las montañas no tenían una altura menor de los 280 metros. Por lo que había visto, allí era «completamente impracticable» una ruta para el canal. Pero hubo muchos que no se mostraron tan dispuestos a abandonar la idea. Aunque el Departamento de Marina se tomó la dura prueba de Strain como una terrible demostración práctica, seguía habiendo personas dispuestas a aceptar la posibilidad de que Edward Cullen había dicho la verdad.

Cullen había zarpado con uno de los buques ingleses, pero efectuó una apresurada retirada a Colón (y de allí a Nueva York) tan pronto como surgieron los primeros indicios de que estaba equivocado; más tarde reapareció como cirujano de la Marina británica durante la Guerra de Crimea. Y siguió sosteniendo su historia. Alegaba que la expedición se había extraviado deplorablemente. Strain no debía haberse internado en la selva sin tenerlo a él como guía o sin su mapa, lo cual habría hecho que los resultados fueran diferentes.

Entre los que seguían considerando abierta la cuestión estaban el almirante Davis, el capitán de fragata Selfridge y sobre todo el almirante Daniel Ammen, jefe de la Oficina de Navegación. «Es en el istmo del Darién donde tendremos que buscar primero la solución al gran problema», había informado Davis al Congreso. «Las declaraciones del doctor Cullen se han criticado con tanta severidad —explicó Selfridge— y han sido defendidas por él con tanta persistencia que me he sentido inclinado a dar algún crédito a sus afirmaciones.» Para el almirante Ammen, que había estudiado con atención todos los detalles registrados del episodio, la clave se encontraba en el propio informe de Strain. Pocos días después de internarse tierra adentro, cuando ya debía de hallarse a una distancia en la que no era posible escuchar los ruidos producidos en la bahía de Caledonia, escribió en su diario que había oído el cañonazo vespertino del *Cyane*, y esto, creía Ammen, era prueba de que existía un valle que se extendía tierra adentro deslíe la bahía; de lo contrario el sonido del cañonazo lo habrían bloqueado las colinas interpuestas.

El interés por la nueva expedición era considerable en numerosos sectores. La misma época parecía muy favorable desde la perspectiva histórica. Si había una palabra que caracterizaba el espíritu del momento era *confianza*. Por todas partes se reemplazaban antiguos espacios en blanco y misteriosos. El verano previo, el manco John Wesley Powell, en interés de la ciencia, había encabezado una expedición por el río Colorado abajo hasta el Gran Cañón. Las grandes inspecciones geológicas y geográficas del Oeste habían comenzado con el brillante Clarence King. Husmeando en los rincones más recónditos del desierto occidental, Othniel C. Marsh, de la Universidad de Yale, que sin haber cumplido los cuarenta era el primer y único profesor de Paleontología, había desenterrado los fósiles necesarios para presentar la evolución completa del caballo, la demostración más espectacular hasta entonces de la teoría de Darwin.

La gente leía *Veinte mil leguas de viaje submarino*, de Julio Verne. Los Roebling habían comenzado la construcción de su puente de Brooklyn. La Universidad de Harvard había elegido a un químico como rector. En Pittsburgh se estaban realizando experimentos con un nuevo procedimiento ideado por el metalúrgico inglés Bessemer. Y en los nueve meses anteriores habían ocurrido dos de los acontecimientos más célebres del siglo: la terminación del ferrocarril Union Pacific y la apertura del canal de Suez. De buenas a primeras el planeta se había vuelto mucho más pequeño. Con el canal, el ferrocarril y los nuevos vapores transatlánticos con hélices de hierro era posible —al menos en teoría— dar la vuelta al mundo en la décima parte del tiempo que se hubiera empleado una década antes, como ilustraría Julio Verne en su próximo *voyage extraordinaire*.

Imperaba el sentimiento de que los poderes revelados de la ciencia, «los grandes progresos efectuados en la ingeniería y el conocimiento de la mecánica», como declaraba el capitán de fragata Selfridge, habían llevado a la humanidad a los umbrales de algo nuevo. Se decía que la energía generada por un barco de vapor durante una sola travesía del Atlántico bastaría para levantar el Nilo y colocar en su sitio cada una de las piedras de la Gran Pirámide. Los hombres hablaban seguros sobre futuros sistemas de transporte que pondrían a todos los pueblos en comunicación mutua, propagarían el conocimiento, suprimirían las divisiones entre las naciones y

harían de la humanidad un todo unificado. «¡Las barreras han caído!», proclamó un prelado francés en las playas de Port Said cuando se abrió el canal de Suez. «Uno de los más formidables enemigos de la humanidad y de la civilización, la distancia, ha perdido en un momento dos mil leguas de su imperio. Los dos lados del mundo se aproximan uno al otro para saludarse […] La historia del mundo ha alcanzado una de sus etapas más gloriosas.»

En efecto, parecía que no había límites para lo que el hombre podía hacer. Aunque un informe oficial como el que iba a presentar el capitán Selfridge contuviera la expresión «bajo la guía de la Providencia» (refiriéndose a algunos logros), dichos términos parecían rutinarios. El hombre moderno —el científico, el explorador, el constructor de puentes, canales y máquinas de vapor, el emprendedor visionario— se había convertido en la fuerza creadora central. En el verano de 1870, la época en que Selfridge volvió del Darién, treinta mil o tal vez cuarenta mil personas llenaban el Crystal Palace de Londres para brindarle una recepción pública que poco tiempo antes solo se hubiera ofrecido a un Nelson. Miles de cohetes iluminaron la noche y doscientos niños de las escuelas industriales de Lambeth ondearon cuatrocientos estandartes de brillantes colores en un «saludo egipcio» en honor del francés Ferdinand de Lesseps, constructor del canal de Suez. Era un júbilo desconocido hasta entonces que a las generaciones futuras les costaría entender. El paso de De Lesseps, de 169 kilómetros a través del desierto, había acercado a Europa 9.332 kilómetros de la India. El Medio Oriente había recuperado su antigua posición de cruce de caminos. De golpe, África se había convertido en una isla. Y el hecho de que el proyecto hubiese sido denigrado por hombres que se suponían mucho más inteligentes que De Lesseps —en especial, por el británico Robert Stephenson— hizo que la victoria final del ingeniero francés fuera más extraordinaria.

Victoria, la reina que iba a dar nombre a la época con su elegancia, su sentido del progreso, sus grandes muebles relucientes y sus pequeñas y grandes hipocresías, estaba en la flor de la vida a los cincuenta y un años. Samuel Smiles, el victoriano más destacado, había publicado *Lifes of the Engineers* (Vidas de los ingenieros), un libro en el que los gigantes

bondadosos y magnánimos —Brindley, el de los canales ingleses; Rennie, el del puente de Waterloo, y el genial Telford— hacían obras buenas y útiles para beneficio de todos. París acababa de ser transformada por el brillante Georges Haussmann, prefecto del Sena, y las vistosas tropas de Napoleón III, con sus quepis y pantalones rojos, se consideraban las más formidables de la tierra en un momento en que la guerra franco-prusiana todavía no se vislumbraba en el horizonte.

Entre los turistas estadounidenses que se encontraban paseando por los magníficos bulevares del barón Haussmann cuando el *Nipsic* y el *Guard* navegaban hacia el Darién había un muchacho de once años bajo para su edad en compañía de sus padres: era Theodore Roosevelt, cuya ambición por entonces era la de llegar a ser naturalista.

En ese momento, Ulysses S. Grant era el presidente de Estados Unidos, y había sido él quien un año antes le había dado instrucciones al almirante Ammen para que organizara la serie de expediciones o «investigaciones prácticas», como él las denominaba. Pese a su fama posterior de haber sido un gobernante con escasa visión e iniciativa, Grant mostró mayor interés que cualquiera de sus predecesores en la construcción de un canal en el Istmo. De hecho, fue el primer presidente que se planteó la cuestión. Si era necesario que hubiera un paso acuático, debería estar en el lugar más indicado que determinarían los ingenieros civiles y las autoridades navales, y además quería que dicho paso quedara bajo control estadounidense. «Los beneficios y ventajas del canal propuesto —escribió más tarde— son grandes para los europeos, pero incalculables para los estadounidenses.»

Con el paso del tiempo, su confianza ciega en sus viejos amigos iba a resultar el mayor error que cometió, pero en el caso del almirante Ammen, amigo desde la infancia, la elección fue acertada. Poco después de que Grant ocupara la presidencia, Ammen dejó de navegar y fue puesto al frente de la Oficina de Navegación. El almirante era la imagen de la autoridad, con sus grandes patillas grises como las de Grant, pero con una nariz imponente y el ceño fruncido en todo momento. En cierta ocasión, cuando iba al mando de un crucero de entrenamiento a Panamá, acabó en un abrir y

cerrar de ojos con un motín al disparar con total tranquilidad a los dos cabecillas. También contaba con una mente ágil e ingeniosa.

La Marina debía proporcionar los barcos y la mayor parte del personal. Ammen eligió a los oficiales. Thomas Oliver Selfridge, sin tener en cuenta la impresión que hubiera causado en el secretario Robeson: había sido el primero de su promoción en Annapolis y se había distinguido como capitán de cañoneros en Vicksburg y el río Rojo. En el viaje hacia el Darién celebraría su trigésimo cuarto cumpleaños. El capitán Robert Shufeldt, que dirigiría la expedición a Tehuantepec en el otoño de 1870, llevaba treinta años de servicio en el mar. Físicamente era un gigante capaz de enfrentarse a cualquier selva, pero además poseía un tacto considerable. (Aunque habían transcurrido más de veinte años desde la guerra mexicana, había mucho temor acerca de cómo se recibiría una expedición estadounidense en Tehuantepec.) Y el erudito y amable Edward P. Lull, que iba al mando del *Guard* y más adelante encabezaría las expediciones a Nicaragua y Panamá, era un joven oficial de los más diestros de la Marina.

Además a estos oficiales en particular se les había infundido un profundo sentido patriótico sobre el destino de Estados Unidos en el océano Pacífico. Cuando Daniel Ammen era un joven teniente, navegó con el comodoro James Biddle a China y Japón en el viaje que en 1846 dio como resultado la firma del primer tratado entre China y Estados Unidos. Selfridge también había iniciado su carrera con un crucero por el Pacífico Sur y Shufeldt había estado al mando del *Wachusetts* en el Oriente solo un año antes de la expedición a Tehuantepec.

«Baste señalar que por muy grandes que fueran las ventajas de un canal interoceánico para la prosperidad comercial del mundo entero, lo serían mucho mayores para los intereses y necesidades de Estados Unidos», escribió Selfridge. «El Pacífico es, por su misma naturaleza, dominio nuestro.»

«Es posible que el futuro de nuestro país se encuentre oculto en este problema», dijo Shufeldt al dirigirse a los hombres de su tripulación cuando el *Kansas* iba a zarpar hacia Tehuantepec. Y desde la barandilla del maltrecho vaporcillo fluvial que se afanaba para abrirse paso en la corriente parda del río San Juan, con los ojos entornados debido a la fuerte

luminosidad de la mañana nicaragüense, Edward Lull se imaginó a los barcos de las navieras estadounidenses surcando la misma ruta hacia el Pacífico.

Eran marinos profesionales, no hombres notables, como sin duda habrían afirmado. Tenían experiencia de mando, eran meticulosos con los detalles y físicamente fuertes, pero sin presunción ni aires de grandeza. En el campo, con sus sombreros para protegerse del sol, sus gemelos y sus ojos azules de septentrionales, tenían el mismo aspecto que cualquier precursor anglosajón de la civilización en alguno de los llamados «rincones oscuros» del mundo. Pero no había en ellos un ego desbordante; no eran Burton, Spike o Stanley, poseídos por visiones de destinos personales. Tampoco eran grandes hombres a la manera de Powell o King por sus dotes intelectuales ni por la originalidad de su objetivo. Si se les hubiera preguntado, se habrían limitado a responder que estaban realizando su trabajo.

II

Las siete expediciones enviadas por Grant a América Central entre 1870 y 1875 se podrían considerar una línea precisa y clara en la larga historia de los proyectos y planes para la construcción del canal, historia que se remonta a una oscura referencia sobre un español desconocido, Álvaro de Saavedra, pariente de Cortés, quien al parecer «había abierto la tierra de Castilla del Oro […] de mar a mar». Nunca hubo la más remota posibilidad de un canal durante la época del dominio español. «Hay montañas, pero también hay manos —fue la bonita declaración de un fraile español del siglo XVI—, y para un rey de Castilla son muy pocas las cosas imposibles.» El sacerdote Francisco López de Gómara fue el primero que habló de su localización, nombrando a Panamá, Nicaragua, el Darién y Tehuantepec como los lugares más adecuados en un libro publicado en 1552. Pero, por desgracia, se estaba engañando. Hasta que no transcurrieron otros trescientos años, hasta el siglo XIX, la construcción de un canal, por pequeño

que fuera, no se convirtió en una posibilidad razonable. Entre otras cosas, se requerían ciertos avances en ingeniería hidráulica, además del motor de vapor.

El lugar en que la mayoría de los estadounidenses del siglo XIX, incluido el presidente, esperaban ver la construcción del canal era Nicaragua. De no hacerse en el Darién, debería atravesar el lago de Nicaragua; y si no se construía allí, tal vez se haría en Panamá. Tehuantepec ofrecía la ventaja de estar mucho más cerca de Estados Unidos, pero eso era todo lo que podía decirse en su favor. Sin embargo, el problema primordial era la escasez de información geográfica fiable sobre Centroamérica, pese a más de cincuenta años de debate sobre dónde debía abrirse el canal, multitud de volúmenes de supuesta investigación geográfica, estudios de ingeniería, unos cien artículos en revistas populares y publicaciones eruditas, folletos publicitarios, libros de viaje y el hecho de que Panamá, Nicaragua y Tehuantepec habían sido atajos muy transitados hacia el Pacífico desde la época de la fiebre del oro en California. Como había afirmado con acierto el almirante Davis, en las bibliotecas del mundo no existían los medios para determinar ni siquiera aproximadamente la ruta más practicable.

El primer estudio serio del problema, o más bien el primero que se tomó como serio, apareció en 1811 y designaba a Nicaragua como la ruta que planteaba menores dificultades. El autor de esta conclusión bastante tentadora fue Alejandro von Humboldt, el naturalista y explorador alemán aventurero, y desde entonces se convirtió en la «ruta de Humboldt». Pero en realidad este jamás había puesto los pies en Nicaragua ni en ninguna de las cuatro alternativas que citaba. Había formado sus teorías basándose en rumores, libros antiguos, manuscritos y los escasos y deplorables mapas disponibles en la época, todo lo cual reconoció sin rodeos. Advirtió que ni siquiera se conocía la situación precisa de la ciudad de Panamá. Tampoco se había determinado la altura de las montañas de Panamá o de cualquier otro punto a lo largo de la espina dorsal de América Central.

Consideraba que Panamá era la peor opción, debido sobre todo a las montañas, a las que asignó una altura tres veces mayor que la real. Tehuantepec parecía demasiado ancho, además de montañoso, y recelaba de

sus ríos «sinuosos». Lo más que se podía hacer en Panamá o Tehuantepec era construir algunos buenos caminos para camellos.

Humboldt era todavía bastante poco conocido cuando escribió *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, el libro que contenía su largo ensayo sobre el canal; su fama se limitaba a los círculos científicos. Ninguna corriente peruana, glaciar o río había recibido su nombre. Las localidades de Humboldt en Kansas y en Iowa eran todavía praderas de hierba silvestre. Sin embargo, sus opiniones iban a ejercer mayor influencia en el tema del canal que todo lo que se había escrito hasta entonces, pues a mediados de siglo descolló sobre todos los demás como el amado sumo sacerdote de la ciencia moderna, siendo él mismo una universidad, como afirmaría Goethe.

El *Ensayo político* de Humboldt fue el resultado de un viaje de cinco años por Hispanoamérica, algo que jamás se igualaría. Remontó el Orinoco y el Magdalena, y cruzó los Andes a pie. En Ecuador escaló el Chimborazo, que entonces se creía la montaña más alta de la Tierra, y aunque no logró alcanzar la cumbre, subió hasta los 5.320 metros, que era una altura mayor —considerablemente mayor— de la que un ser humano había alcanzado, incluso en globo. Si bien no había estado en Nicaragua, Panamá, Tehuantepec ni en ninguna otra parte del húmedo valle verde del río Atrato, donde situó los otros dos posibles pasos al Pacífico, sí estuvo en muchísimos lugares y se daba por sentado que nadie poseía más conocimientos de primera mano de la selva americana. El hecho bastante esencial de que sus teorías sobre el canal eran simples conjeturas fue pasado por alto. Además, a quienes usaban su nombre para corroborar sus nociones preferidas y a quienes lo citaban una y otra vez les resultó conveniente olvidar que había sido él quien insistió en que no debía considerarse la construcción de un canal hasta que personas expertas no hubieran examinado las ventajas y desventajas de *todas* las rutas posibles sobre el terreno siguiendo normas análogas.

El canal de Nicaragua que imaginó se parecía mucho al canal de Caledonia en Escocia de Thomas Telford, por entonces la obra más ambiciosa de su clase. El lago de Nicaragua, además de ser navegable, proporcionaría, como los lagos escoceses de Telford, una fuente natural e

ilimitada de agua para el canal —un enorme «estanque»— en su misma cumbre.

Pero si se descubría que Nicaragua no resultaba un lugar satisfactorio, tal vez fuera mejor una de las dos rutas del río Atrato. La ruta de Napipi-Cupica, como la bautizó Humboldt y sigue llamándose, seguiría el curso del río Napipi, afluente del irregular Atrato, hasta su cabecera para continuar luego hacia abajo hasta la bahía de Cupica en el Pacífico.

El otro proyecto del Atrato, el llamado «Canal Perdido de la Raspadura», impresionaba particularmente la imaginación de Humboldt. Según había oído decir, varios años atrás un monje español «de gran actividad» convenció a algunos indios para que construyeran un pasaje secreto entre el Atrato y el Pacífico con anchura suficiente para barcas pequeñas, pero que seguía una ruta casi perfecta para abrir un canal de mayor tamaño, en algún lugar no lejos del río de la Raspadura, otro afluente distante. Lo único que había que hacer era encontrarlo.

Se desconoce qué discutió de todas estas teorías con Thomas Jefferson en la primavera de 1804, al finalizar la odisea hispano-estadounidense. Pero es muy probable que su estancia en la Casa Blanca señale el comienzo del interés presidencial por la apertura de un canal. Se sabe que Jefferson ya había dado muestras de curiosidad sobre el tema cuando fue ministro en Francia. Por lo demás, la visita coincidió con la partida de Lewis y Clark desde San Luis para buscar, por órdenes de Jefferson, un pasaje acuático noroccidental hacia el Pacífico. Y Humboldt, joven, delgado, muy bronceado y lleno de energía, había entusiasmado de tal modo a Jefferson con los relatos de sus viajes que lo retuvo como huésped durante dos semanas. Así pues, resulta difícil imaginar que no hubieran conversado sobre la apertura de un corredor centroamericano mientras paseaban por los jardines de la Casa Blanca o cuando se sentaban a charlar interminables horas frente a la enorme mesa que Jefferson tenía en su oficina del primer piso, una de cuyas paredes estaba repleta de mapas y cartas, mientras el sinsonte del presidente se columpiaba en una jaula sobre sus cabezas.

Los viajes de Humboldt por Hispanoamérica fueron el resultado de una concesión sin precedente de la corona española para que investigara donde deseara en aras del progreso científico. Hasta entonces se había puesto freno a cualquier tipo de exploración realizada por extranjeros dentro del ámbito del Nuevo Mundo español. Pero una vez que comenzó a debilitarse el dominio hispano en la década de 1820, se abrió el paso para casi cualquier persona. Y empezaron a llegar ingenieros, oficiales de la marina, franceses, ingleses, holandeses, estadounidenses, empresarios y periodistas, muchos de los cuales expresaron sus sueños de abrir un canal siempre que se consiguiera el permiso de las autoridades políticas y se pudiera reunir el capital necesario. Algunos de estos extranjeros eran personas capaces, pero muy pocos poseían conocimientos técnicos. Asimismo, muchos de ellos eran sinceros en sus aspiraciones y creían realmente en sus promesas fantásticas por muy ineptas o ingenuas que hieran. Otros, muchísimos más, eran simples aventureros o chiflados[1].

Los canales que habían ideado, prescindiendo de su localización específica, eran realizables desde el punto de vista técnico y viables desde el punto de vista financiero, y estaban destinados a beneficiar enormemente a todos los inversionistas y a cualesquiera de las empobrecidas repúblicas centroamericanas que participaran. Se despacharon emisarios desde Bogotá, Managua y México a las capitales de Europa y a Washington para buscar apoyo. Incluso se pidió el respaldo del Papa. Se firmaron y sellaron con la debida formalidad acuerdos y concesiones especiales. El futuro ofrecía multitud de posibilidades.

Con la apertura del canal de Telford y el canal del Erie, ambos en la década de 1820, los hombres sensatos pensaron que también estaba justificado proyectar obras semejantes que cruzaran el mapa de América Central. La «Escalera de Neptuno», el espectacular sistema de esclusas y compuertas del canal de Caledonia, podía levantar barcos de altura —podía levantar una fragata de treinta y dos cañones, por ejemplo— unos treinta metros por encima del nivel del mar. El canal del Erie, aunque se había construido para el paso de barcazas de poco calado, era el más largo del

mundo y sus compuertas lograban una elevación de casi 192 metros. Así pues, sobre el papel no parecía poco realista un canal en Panamá, Nicaragua o cualquier otro sitio en boga en el momento. En sus últimos años de vida, Telford estaba considerando un «gran plan» para el Darién. De Witt Clinton, «padre» del canal del Erie, se había unido a Horacio Allen, constructor del acueducto de Croton, para planear un paso acuático por Nicaragua.

Las voces escépticas o precavidas constituían la excepción. Las apreciaciones de alguien como el coronel Charles Biddle, enviado por el presidente Andrew Jackson para que hiciera investigaciones de campo en Panamá y Nicaragua, surgían en solitario contraste ante todo lo demás que se decía o escribía. El coronel, después de viajar río arriba en canoa por el Chagres, siguió por tierra hasta la ciudad de Panamá, caminando cuatro días, y llegó a la conclusión de que cualquier idea de construir un canal en Panamá era una solemne tontería, lo cual debería quedar claro para todos, «tuvieran o no sentido común». (No se molestó en ir a inspeccionar Nicaragua.)

Mucho más representativas eran las opiniones de John Lloyd Stephens, que se dieron a conocer más o menos por la época en que John O'Sullivan, editor de la *Democratic Review*, escribía: «Nuestro destino manifiesto es extender el continente que nos asignó la Providencia para el libre desarrollo de nuestros habitantes, que cada año se multiplican por millones».

La tarea, declaraba Stephens, no planteaba problemas importantes y no debía costar más de 25.000 millones de dólares, cifra que muchos consideraron absurdamente elevada.

Stephens era «el viajero estadounidense», el abogado de barba pelirroja atrayente y romántico, autor de varios libros de viajes populares, que pasó por Nicaragua de camino hacia las provincias mexicanas de Chiapas y Yucatán en 1840. Iba en busca de las «ciudades perdidas» de los mayas, y las encontró; del libro donde relata esos descubrimientos, *Incidents of Travel in Central America* (Incidentes de un viaje por América Central), se hicieron varias ediciones. Era una obra clásica y emocionante que ahora se puede considerar el comienzo de la arqueología estadounidense. Pero Stephens no tenía más capacidad para pronunciarse sobre la viabilidad de

construir un canal en Nicaragua con lo poco que había visto que el ingeniero Horatio Allen desde la comodidad de su despacho en Manhattan.

La construcción de un canal en Nicaragua no planteaba mayores problemas, declaró Stephens. Era una tierra encantadora de lagos azules y vientos suaves, altas montañas volcánicas y extensos valles de praderas verdes donde pastaba el ganado. Nicaragua se podía convertir en el mejor lugar de veraneo del mundo si se construyera un canal. Al igual que Humboldt, había escalado un volcán, el Masaya, y luego, para horror de su guía, había descendido valientemente por el cráter apagado. «Aquí ese volcán constituiría una fortuna con un hermoso hotel en la cima, una barandilla para evitar que los niños se caigan al precipicio, una escalera en zigzag por la pendiente y, al pie del monte, un lugar para beber un vaso de limonada helada.» Señalaba que la montana probablemente se podía comprar por diez dólares.

Lo cierto es que todos los proyectos propuestos para abrir un canal y tollos los cálculos de coste presentados eran poco realistas, cuando no absurdos. Todas las supuestas investigaciones sobre el canal realizadas hacia la mitad del siglo presentaban defectos evidentes debido a suposiciones equivocadas o dalos inadecuados. Las afirmaciones de que la tarea sería fácil provinieron de necios o de personas sin el conocimiento preciso o que nunca habían visto una selva tropical lluviosa.

El único paso importante que se dio antes de la fiebre del oro en California fue de otra clase, pero tuvo escasa utilidad.

El 12 de diciembre de 1846, en Bogotá, el nuevo encargado de Negocios de Estados Unidos, Benjamin Alden Bidlack, natural de Wilkes-Barre (Pensilvania), por iniciativa propia, firmó un tratado con el Gobierno del presidente Tomás Cipriano de Mosquera. El acuerdo crucial se contenía en el artículo XXXV. Nueva Granada garantizaba a Estados Unidos el derecho exclusivo de tránsito por el istmo de Panamá, «utilizando cualquiera de los medios de comunicación que ahora existen o que pueden ser construidos de aquí en adelante». A cambio, Estados Unidos garantizaba «de manera positiva y efectiva» tanto «la absoluta neutralidad» de la zona

del istmo como los derechos de soberanía de Nueva Granada en él. (Gracias a este acuerdo fue posible construir el ferrocarril de Panamá.)

En Washington la noticia del acuerdo se recibió con moderado interés debido a que Bidlack había actuado sin pedir instrucciones y porque existía una antigua y arraigada desconfianza hacia las alianzas «enredosas». Fue necesario que transcurriera un año y medio para que el Senado lo confirmara, cuando Nueva Granada ya había enviado un representante especial a Washington, el sagaz Pedro Alcántara Herrán, a fin de recabar apoyos.

El Tratado de Bidlack, como se le solía denominar, fue el único triunfo diplomático de dicho político. Abogado y editor de un periódico en una ciudad pequeña, fue congresista durante breve tiempo antes de viajar a Bogotá, y murió siete meses después de la ratificación de su tratado.

Durante tres siglos, el oro que había en los lechos de los arroyos de Sierra Nevada había pasado inadvertido, y a pesar de la polémica creada sobre los canales centroamericanos en la primera mitad del siglo XIX que tanto sacudió al Nuevo Mundo, la región centroamericana continuó siendo un lugar apartado. No se abrieron canales ni se tendieron vías férreas. Ni siquiera había un camino para carretas que cruzara el Istmo. Pero en enero de 1848 un carpintero de Nueva Jersey vio que algo brillaba en el fondo del canal de un molino en Coloma (California), y antes de un año América Central resurgió de las sombras. Una vez más, como en la época de la conquista española, el oro sirvió de catalizador.

Había tres rutas hacia el nuevo El Dorado —«cruzando las llanuras, rodeando el cabo de Hornos o pasando el Istmo»—, y para los miles de individuos que eligieron «pasar el Istmo» iba a ser una de las experiencias inolvidables de su vida. La avalancha comenzó primero en Panamá, en la madrugada del 7 de junio de 1849, cuando el vaporcillo *Falcon* ancló frente a las tierras bajas pantanosas de la desembocadura del río Chagres y unos doscientos norteamericanos —en su mayoría jóvenes barbudos con camisas de franela roja, cargados con rifles, pistolas, cuchillos de monte, colchonetas enrolladas, vasijas y cacerolas, picos y palas— se precipitaron

hacia la orilla como una oleada ruidosa e incontenible. Al grupo disperso de panameños que los contemplaba boquiabierto debió de parecerle que el pirata Morgan había vuelto tras doscientos años para asaltar la fortaleza española de San Lorenzo, cuyas severas murallas de piedra parda todavía dominaban el paisaje. Los invasores gritaban y gesticulaban para darse a entender. Nadie parecía tener la menor idea de dónde estaba el Pacífico y todos mostraban una prisa enorme por emprender la marcha.

Por sorprendente que resulte, todos los integrantes de este primer grupo sobrevivieron al cruce. Llegaron arrastrándose a la ciudad de Panamá, empapados por la lluvia, cubiertos de barro, con los ojos hundidos por la falta de sueño y un hambre voraz. Habían navegado río arriba en canoas indígenas por el Chagres y luego avanzado por tierra a pie o a lomos de mula, como había hecho Biddle y como lo harían otros miles como ellos, año tras año, hasta que el ferrocarril de Panamá empezó a prestar servicio. Las viejas cartas y los breves diarios encuadernados en cuero mencionan el calor sofocante y los repentinos aguaceros cegadores. Hablan del espeso fango verde del Chagres, de las noches pasadas en las chozas de los indígenas plagadas de bichos, de las epidemias de disentería y de las mulas esparrancadas luchando por avanzar sobre el imposible lodo negro azulado del camino. Un hombre de Troy (Nueva York) contó cuarenta mulas muertas a lo largo del Camino de las Cruces, la serpenteante senda de la selva que no alcanzaba un metro de anchura y por la que todos transitaban desde el río hasta la ciudad de Panamá. Otros escribieron sobre los compañeros que caían en el camino enfermos de cólera o de la temible fiebre del Chagres.

«No tengo tiempo de dar razones —escribió a su familia un hombre de Massachusetts después de cruzar el istmo de Panamá—, pero al decir esto expreso el sentimiento unánime de todos los viajeros a quienes he oído hablar; lo digo con temor de Dios y amor a los hombres: nadie, por ninguna circunstancia, venga por esta ruta. No tengo nada que decir de las otras, mas no tomen esta.»

Sin embargo, el ahorro en tiempo y distancia era considerable. De Nueva York a San Francisco rodeando el cabo de Hornos el viaje suponía 20.917 kilómetros y duraba varios meses. De Nueva York a San Francisco

vía Panamá el viaje suponía poco más de 8.000 kilómetros, lo que representaba un ahorro de 11.272 kilómetros. De Nueva Orleans a San Francisco por Panamá, en vez de rodear el cabo de Hornos, el ahorro era de más de 13.881 kilómetros.

Además, la situación que se afrontaba en Panamá dependía a menudo de la estación del año y el modo de ser del viajero. A muchos les encantaba el espectáculo exuberante y primigenio de la selva, «abrumados por el pensamiento de que todas estas maravillas han estado aquí desde el principio», como escribió un hombre. A la esposa o a los padres que se habían quedado en casa les describían como mejor podían los momentos en que los extraordinarios pájaros multicolores irrumpían en el cielo; los enjambres de mariposas azules, «como capullos de flores que se echaran a volar»; las montañas de un verde brillante, «unas montañas que dejarían en vergüenza a Vermont», según decía un joven de Bennington que estaba disfrutando mucho navegando por el Chagres. «El clima era cálido, pero nuestra barca tenía techo […] y más importante aún es que había a bordo una caja de botellas de vino clarete, tocino, pan y una barra de ¡HIELO!»[2].

El pequeño ferrocarril comenzó a construirse en 1850 con la idea de terminarlo en dos años. Pero se concluyó cinco años después con un coste de ocho millones de dólares, seis veces más de lo calculado. Toda una generación de estadounidenses sintió una atracción especial por la imagen de las vías que cruzaban Panamá, de la locomotora de vapor que avanzaba a toda máquina por la selva, arrastrando una serie de brillantes vagones de pasajeros y dejando oír el silbato de vapor que dispersaba a los monos que trepaban a los árboles; «de océano a océano» en algo más de tres horas. También era el primer ferrocarril transcontinental del mundo —una sola vía de 1,50 metros de anchura (o vía ancha) y una longitud precisa de 79,65 kilómetros— y la línea más cara del mundo calculando a un dólar el kilómetro y medio, cara de construir y cara para viajar en ella. Un billete sencillo costaba 25 dólares en oro.

Para los propietarios, el ferrocarril era el pequeño pero importantísimo enlace terrestre del primer sistema de máquinas de vapor exterior que abarcaba los nuevos Estados Unidos continentales. La Pacific Mail Steamship Company, con oficinas en Nueva York, acababa de establecerse

cuando llegaron al este las noticias sobre el oro de California, es decir, cuando la idea de fundar una empresa semejante parecía peligrosa o decididamente descabellada. Los barcos iban y venían de Panamá por ambos océanos, proporcionando un servicio regular de pasajeros y correo a California. (Un generoso subsidio del Gobierno federal por el transporte del correo hizo que se considerara menos descabellada la empresa.) William Henry Aspinwall, rico comerciante de Nueva York, fue el fundador y el guía espiritual de la línea de vapores, y en la aventura del ferrocarril se asoció con un banquero llamado Henry Chauncey y con John Lloyd Stephens, quien en el tiempo transcurrido desde sus viajes a Nicaragua había llegado a la conclusión de que el futuro estaba en Panamá. Stephens fue el primer presidente de la Panama Railroad Company y su fuerza rectora hasta que murió a los cuarenta y seis años. Fue el único de los tres socios que estuvo en la selva durante la construcción del ferrocarril, y allí contrajo la fiebre cuya recaída le produjo la muerte en el otoño de 1852.

Como el ferrocarril tenía el monopolio del tránsito por el istmo de Panamá, fue un negocio muy lucrativo. Seis años después de haberse terminado, las ganancias superaban los siete millones de dólares. Los dividendos eran del 15 por 100 como término medio, pero alcanzaron hasta el 44 por 100. Hubo ocasiones en que las acciones del ferrocarril de Panamá, a 296 dólares, eran las de mayor precio en la Bolsa de Valores de Nueva York.

Una demostración tan patente del valor en metálico de una conexión oceánica en Panamá, incluso de una tan precaria como el pequeño ferrocarril de una sola vía, estaba destinada a llamar la atención. Matthew Fontaine Maury, pionero de los oceanógrafos, había afirmado a una comisión del Senado en fecha tan temprana como 1849 que la construcción del ferrocarril en Panamá conduciría directamente también a la de un canal, «una vez que se haya demostrado al mundo la inmensidad de este negocio», pero nadie había previsto un éxito a tan gran escala. Tan solo el volumen del tráfico humano —más de 400.000 personas desde 1856 hasta 1866— otorgaba a Panamá la posición de ruta más transitada, no igualada por ninguna de las restantes que se habían indicado para abrir un canal.

Asimismo, las exploraciones realizadas para la construcción del ferrocarril produjeron dos informaciones pertinentes. Los ingenieros habían descubierto una brecha en la montaña, a unos 19 kilómetros de la ciudad de Panamá, en un lugar llamado La Culebra, donde la altura sobre el nivel del mar no era más que de 84 metros, es decir, unos 60 metros menos del lugar que hasta entonces se consideraba la brecha más baja. Después, cuando estaban a punto de terminar sus trabajos, determinaron de forma definitiva que no había ninguna diferencia de nivel entre los dos océanos. El nivel del Pacífico no era seis metros superior que el del Atlántico, como había sido la opinión aceptada durante siglos. El nivel del mar era el mismo en ambos lados; la diferencia estribaba en la altura de las mareas.

(Las mareas del Pacífico son tremendas y alcanzan una altura de cuatro a seis metros, mientras que en el Caribe no hay mareas o apenas alcanzan una altura de treinta centímetros. Cuando Balboa llegó por fin a la orilla del Pacífico, no vio un mar enorme con olas majestuosas rompiendo contra la costa, sino una fea llanura de barro ocre que se extendía cerca de dos kilómetros, pues la marea estaba baja.)

Sin embargo, por irónico que parezca, fue la experiencia de los constructores del ferrocarril la que sostuvo con mayor énfasis la elección de un camino diferente, cualquier otra localización, para el canal. Si se tomaban en cuenta las consideraciones humanas, Panamá era el peor de los lugares posibles para enviar hombres a construir cualquier cosa.

Panamá se había conocido como un foco de epidemias desde los primeros asentamientos españoles. Pero las historias de horror que surgieron de la región a medida que las vías del ferrocarril avanzaban kilómetro a kilómetro superaron todo lo que hubiera podido contarse. El precio que se pagó en vidas humanas por la corta vía férrea fue tan alto como el que se asocia con las épocas oscuras y bárbaras, anteriores a la edad del vapor y del acero y a la marcha ascendente del progreso. El rumor que corría de boca en boca, repetido de un lado a otro de los campos auríferos de California, el que llegaba a Nueva York en el vapor, el que reiteraban una y otra vez las páginas deslustradas de las viejas cartas, aseguraba que se podía contar un hombre muerto por cada tramo de riel de la vía entre Colón y la ciudad de Panamá. En algunas versiones, la mayoría

de los fallecidos eran irlandeses; en otras, eran chinos. La historia era un disparate —había unos sesenta y cuatro mil tramos de rieles en el ferrocarril de Panamá—, pero eso no impedía que se propagara, y a juzgar por lo que muchos miles de personas habían visto con sus propios ojos, parecía bastante creíble.

No se sabe con certeza cuántos murieron. La compañía no llevaba un registro sistemático y no había un recuento de cadáveres, a no ser que se tratara de trabajadores blancos, que representaban una fracción del total de la mano de obra empleada durante los cinco años de construcción. (En 1853, por ejemplo, de unos 1.590 hombres que figuraban en las nóminas, 1.200 eran negros.) Sin embargo, las reiteradas afirmaciones de la compañía de que solo habían muerto poco menos de un millar de hombres eran claramente absurdas. Un cálculo más razonable es 6.000 muertos, pero muy bien pudo haber sido el doble. Nadie lo sabrá jamás, y las estadísticas no son tan importantes como la forma en que murieron —de cólera, disentería, fiebres, viruela, todos los azotes contra los que no se conocía prevención o cura.

Se había llevado a los trabajadores en barcos de carga desde todas las partes del mundo. Eran hombres blancos, la mayoría irlandeses que ya habían construido canales y ferrocarriles por toda Inglaterra, «marchitos como plantas cortadas al sol». Pero de un millar de peones chinos, cientos cayeron tan rápidamente como los irlandeses, atacados por las enfermedades, y casi todos tuvieron una muerte miserable, mientras que otros cientos estaban tan afectados por la «melancolía», un efecto posterior de la malaria, que se suicidaban ahorcándose, ahogándose o ensartándose en afiladas cañas de bambú.

Durante el primer año, antes de que las vías llegaran más allá de los pantanos y se pudiera contar con un cementerio en tierras más altas, fue un grave problema desembarazarse de los cadáveres. Y como muchos de los que morían no tenían más identidad que la de un nombre sin apellido, sin dirección ni familiares conocidos, se desarrolló un negocio bastante macabro pero muy próspero: se enviaban los cadáveres metidos en salmuera dentro de grandes barricas a las escuelas de medicina y hospitales de todo el mundo. Durante años, la Panama Railroad Company fue la

abastecedora constante de dicha mercancía, y las ganancias obtenidas bastaron para pagar el pequeño hospital que construyó en Colón.

Un periodista que visitó el hospital en 1855, el año en que se terminó el ferrocarril, escribió haber visto «las filas de melancolía» de hombres enfermos y moribundos, después de haber sido acompañado por el médico que lo dirigía a una plazoleta adjunta, «donde me mostró, sin ocultar su orgullo, su colección de esqueletos y huesos, muy bien escogidos, que se estaban secando y blanqueando bajo el sol ardiente». Tenía la intención de crear en aras de la ciencia un «museo completo» en el que estuvieran representados todos los tipos raciales que se encontraran entre los trabajadores del ferrocarril muertos.

El peor año había sido 1852, el año de la muerte de Stephens, cuando la epidemia de cólera barrió todo el Istmo, comenzando en Colón con la llegada de un vapor procedente de Nueva Orleans. Con la excepción de dos, todos los técnicos estadounidenses que trabajaban allí —unos cincuenta ingenieros, inspectores y delineantes— murieron. En el mes de julio, un nutrido destacamento militar de varios cientos de hombres del 4.º Regimiento de Infantería de Estados Unidos, en ruta a su guarnición en California, tuvo que cruzar el istmo, y la trágica consecuencia fue la muerte de 150 hombres, mujeres y niños. «Son indescriptibles los horrores del camino en la estación de lluvias», escribió en su informe un joven oficial, el capitán Ulysses S. Grant, cuyos terribles recuerdos de la experiencia se mantenían vivos en su memoria años después, cuando ocupó la silla presidencial en la Casa Blanca.

Nicaragua era diferente.

Estados Unidos y Gran Bretaña estuvieron al borde de la guerra por su causa, porque al iniciarse la fiebre del oro en ambos lados del Atlántico se le dio una importancia enorme como el sitio adecuado para abrir un canal. La entrada al canal nicaragüense por el Caribe sería San Juan del Norte, en la desembocadura del río San Juan, y una cañonera británica se había apoderado de la ciudad en 1848, rebautizándola con el nombre de Graytown. Se pudo evitar la crisis con la firma de un tratado que comprometía específicamente a Estados Unidos y Gran Bretaña a controlar de forma conjunta cualquier canal que se construyera en Nicaragua o, por

implicación, cualquier canal que se abriera en cualquier parte de América Central. Fue el Tratado Clayton-Bulwer de 1850 —así llamado en honor de John Clayton, secretario de Estado estadounidense, y sir Henry Lytton Bulwer, el enviado especial británico—, que se recibió con aprobación en Washington porque parecía evitar que el Imperio británico se introdujera en América Central y excluía la posibilidad de que hubiera un canal de plena propiedad y administración británicas en el hemisferio occidental. El importante documento firmado por las dos potencias colocaba al posible canal de Nicaragua en una categoría especial.

Nicaragua y Tehuantepec competían con Panamá por el comercio de California, y aunque el tránsito por Tehuantepec nunca fue importante, el de Nicaragua sí lo era, y mucho mayor de lo que suele suponerse. En 1853, por ejemplo, el tráfico en ambas direcciones por Panamá rondó las veintisiete mil personas; el mismo año, otras veinte mil prefirieron la ruta de Nicaragua, pasando de un océano a otro en un improvisado sistema de transbordos de los vapores de poco calado del río San Juan a los grandes vapores del lago y de allí a las diligencias pintadas de azul celeste para viajar desde el lago al Pacífico. El cruce por tierra de Panamá era más corto y rápido, pero Nicaragua estaba más próxima a Estados Unidos y ofrecía un viaje total más breve y más rápido: ochocientos kilómetros más corto y dos días más rápido. También era más barato el pasaje completo vía Nicaragua y, tal vez tan importante como todo lo demás, este país no tenía fama de trampa mortal.

El sistema de Nicaragua fue creación de Cornelio Vanderbilt, quien se interesó por la construcción del canal y contrató al capacitado ingeniero Orville Childs para que inspeccionara la estrecha faja de tierra que separaba el lago de Nicaragua del Pacífico. Y en 1851 Orville Childs tuvo la buena fortuna de dar con un paso que se encontraba a 47 metros sobre el nivel del mar. En otras palabras, había encontrado un lugar que estaba más de 37 metros por debajo del punto más alto del ferrocarril de Panamá, y en 1870 todavía no se había hallado un paso más bajo en ninguna parte.

El ímpetu por resolver la cuestión del canal fue creciendo a medida que las máquinas de vapor fueron transformando los viajes oceánicos a escala global. En 1854, el comodoro Matthew Perry con sus «barcos negros»

obligó a Japón a abrir sus puertas al comercio de Occidente. Siete años más tarde, la primera delegación japonesa llegada a Estados Unidos, formada por dieciocho señores armados con espadas y ataviados con las túnicas de los samuráis, cruzó por Panamá en su viaje a Washington.

Un financiero de Wall Street llamado Frederick Kelley calculó que un canal que cruzara América Central podría representar un ahorro anual de 36 millones de dólares cuando menos para el conjunto del comercio estadounidense en reducción de los seguros, los intereses sobre los cargamentos, uso y desgaste de los barcos, salarios, abastecimientos, tripulaciones, y un ahorro total de 48 millones de dólares para todas las naciones marítimas. Afirmaba que bastaría, sin tomar en cuenta los peajes, para pagar en pocos años lo que costara el canal, aunque alcanzara los 100 millones de dólares, una posibilidad que casi nadie preveía.

Desde la tragedia del teniente Strain, se había intentado varias veces la ruta del Darién, así como en la cabecera del Atrato, pero sin resultado alguno. En la década de 1860 comenzaron a aparecer pequeños grupos de exploradores franceses en ambas zonas, y Frederick Kelley, que se convirtió en el propulsor más ingenuo del canal en la época, gastó una fortuna para respaldar varias expediciones desalentadoras, incluida una en búsqueda del «Canal Perdido de la Raspadura» señalado por Humboldt. El jefe de esa expedición particular de Kelley fue un hombre curtido por su larga experiencia en la selva, John C. Trautwine, que ya había tomado parte en las investigaciones para construir el ferrocarril de Panamá. No existía el tal canal perdido, informó al término de su búsqueda por cientos de kilómetros en la región selvática del Atrato. Tal vez un fraile español convenciera a sus fieles para que abrieran «un paso para canoas», pero nunca hubo nada más. «He cruzado el Istmo tanto por la ruta del ferrocarril de Panamá como por otros tres puntos más al sur —escribió Trautwine en un destacado periódico científico—. Por cuanto pude observar, sumado a todo lo que he leído sobre el tema, no puedo alentar la más leve esperanza de que llegue a encontrarse allí un lugar practicable para la apertura de un canal para barcos.»

¿Pero en qué palabra se debía confiar? ¿Cuáles eran los datos fiables?

La información disponible se había reunido de maneras tan distintas y por individuos tan dispares que hasta al mejor de ellos le resultaba

imposible ser objetivo con su propia obra. Cuanto más difícil era obtener datos, mayor era el coste en penurias físicas, tiempo o capital propio, y más difícil resultaba apreciarlos sin apasionamiento. Las condiciones en las que tenía que realizarse el trabajo de campo no solo eran extremadamente difíciles, sino que hasta los hombres mejor intencionados y más experimentados podían equivocarse mucho si se dejaban influir por la «sensación» del terreno, como les sucedió a casi todos en un momento o en otro.

Los exploradores e ingenieros franceses tenían poca confianza en las investigaciones estadounidenses; estos daban aún menor crédito a los datos atribuidos a una fuente francesa. Las únicas investigaciones de importancia fueron las que se realizaron para el ferrocarril de Panamá y las que llevó a cabo Childs en Nicaragua. Solo una de ellas se hizo con miras a la apertura de un canal, y no fue muy adecuada. Jamás se había intentado realizar el estudio organizado en el que insistió Humboldt, pese a lo mucho que se habló y las energías gastadas. Debe añadirse además que ninguna corporación o institución seria —estadounidense, europea, científica o militar— había dedicado su atención a la cuestión crucial de qué *clase* de canal se iba a construir: en interés del comercio y las futuras generaciones, tendría que ser un canal abierto al nivel del mar, como el canal de Suez, o bien uno que elevara los barcos para pasarlos por encima de la barrera terrestre mediante un sistema de esclusas.

III

Al caer la tarde del 21 de febrero de 1870, después de hacer una escala en Colón para recoger al comisario colombiano don Blas Arosemena, quien iba a acompañar a la expedición, así como a un grupo de macheteros, el balandro de vapor *Nipsic* llegó a la bahía de Caledonia. El tiempo era agradable. En el Darién, la estación seca es la época en que los vientos suaves y frescos soplan del norte y a lo largo de la costa el cielo despejado es de un azul intenso. Las lluvias son escasas, salvo en las montañas, y las

temperaturas oscilan de los 20 a los 23 grados centígrados; el cielo se mantiene inmaculado de día y de noche.

Se iba a marchar hacia las abruptas montañas verdes que se alzan a pocos kilómetros de la costa. Selfridge se dirigiría al paso de Caledonia, que desde la bahía parecía más bajo de lo que era en realidad y que incluso un observador experimentado podría tomar por el lugar perfecto para abrir un canal. Era el que había atraído la atención del doctor Edward Cullen.

Selfridge dio órdenes estrictas respecto a los indios. Sus propiedades serían «respetadas por completo» y no se entraría a las aldeas sin su consentimiento. Al menor «ultraje a sus mujeres» se respondería con un castigo ejemplar.

Las operaciones se iniciaron el 22 de febrero, a la mañana siguiente de la llegada. Selfridge se encontró en la playa con el jefe de la tribu de Caledonia. «Cuando tú das una orden a cualquiera de tus jóvenes, esperas que te obedezcan, ¿no es así? —preguntó Selfridge—. He sido enviado aquí por mi gran jefe —prosiguió—, con órdenes de cruzar el país, y debo obedecer. Cruzaré hasta el Pacífico en son de paz si es posible; pero si no es así, tengo una gran fuerza bajo mi mando.» El indio respondió que los hombres blancos podían ir donde quisieran, mas advirtieron que no conocían el interior. Al igual que los restantes indios que se vieron en la playa, era un hombre de corta estatura, pero musculoso y rápido, con ojos brillantes e inteligentes. «No fui capaz de descubrir su antigua forma de culto —escribió Selfridge—. Creen en los malos espíritus y […] creen que Dios hizo el país tal como es, y que se enfadaría con ellos y los mataría si ayudan en cualquier construcción de los hombres blancos.»

Cuatro días después, dejando en la bahía un pequeño grupo para que organizara una estación de telégrafos y un observatorio astronómico, partió Selfridge tierra adentro con una fuerza de unos ochenta hombres, contando a marinos y macheteros, para hacer un reconocimiento. Regresaron, transcurrida una semana, sucios, agotados y con mucho que contar. Habían encontrado el río Sucubti que corre hacia el Pacífico, el mismo río que debió de seguir Strain. Una vez que llegaron a las montañas, llovió casi continuamente y en algunos lugares tuvieron que andar entre despeñaderos por veredas angostas con grandes gargantas a cada lado («en cuyo fondo se

escuchaba el rugido de las fieras salvajes»). Algunos de los hombres de mayor edad, veteranos de la Guerra Civil, aseguraban que nunca habían tenido una experiencia que igualara a la marcha. Pero habían cruzado la divisoria.

El 8 de marzo, un grupo de inspección a gran escala emprendió la marcha, llevando consigo lo necesario para ir instalando una línea telegráfica a medida que avanzaban a fin de informar de los progresos al campamento base. Dos semanas después, el 22 de marzo, W. H. Clarke, el jefe de telegrafistas que iba con el grupo, envió el siguiente mensaje:

> Voy al frente. Avanzamos bien por la peor comarca que haya visto, en camino hacia el Pacífico; imposible escribir; todos estamos bien y con buen ánimo.

El 30 de marzo llegó otro mensaje del telegrafista Clarke, dirigido al comandante Lull y a la tripulación del *Guard*.

> La columna entera de los Cuerpos de Inspección y Telégrafos se une para enviarles a todos los amigos de a bordo un saludo desde la cumbre de la cordillera divisoria. Mirando hacia el oeste, contemplamos la tan buscada vertiente del Pacífico que se extiende a lo lejos con la apariencia de una selva impenetrable; hacia el noroeste la bahía de Caledonia y el *Guard* son claramente visibles; a mi alrededor veo al teniente Schulze, el señor J. A. Sullivan, los alféreces Collins y Eaton del *Guard*, los señores H. L. Merinden, J. P. Carson, T. H. O'Sullivan y Calvin MacDowell, y mientras telegrafío este mensaje están cantando *Es muy duro el camino hacia el Jordán*.

De lo que no se informó, aunque ya se sabía, fue de que el paso más bajo en la ruta del Sucubti se hallaba a 166 metros sobre el nivel del mar y que las montañas tenían una altura de 300 metros o más, tal como había informado Strain. Así pues, lo dicho por Edward Cullen era un fraude.

Pero la expedición siguió adelante, soportando considerables penalidades. Con mucha frecuencia, el terreno presentaba tales condiciones que resultaba imposible llevar a cabo los trabajos de nivelación y la colocación de cadenas; fue necesario dar grandes rodeos y la labor de inspección fue tan lenta que solo se conseguía avanzar unos trescientos metros cada día. Las cámaras de Timothy O'Sullivan, las pesadas bandejas de vidrio y la tienda oscura que había llevado fueron completamente

inútiles debido al calor, la humedad y la vegetación que casi ocultaba la luz del día.

La vestimenta de los expedicionarios consistía en un sombrero de paja de alas anchas, camisa azul de franela, pantalones de lona y zapatos con polainas de lona. La camisa de franela la llevaban directamente sobre la piel. Al comenzar la jornada, cada hombre bebía una cucharada de whisky y se tragaba dos tabletas de quinina. Gracias a esas medidas de precaución y «a la ayuda de la Providencia» el comando gozó de «una salud espléndida» durante todo el tiempo que estuvo en la selva, según afirmó Selfridge.

Tal vez a causa de las órdenes preliminares de Selfridge, o quizá por la llamativa guardia de *marines*, no hubo ningún conflicto con los indios del interior, a pesar de que los encontraron en número mucho mayor al esperado y a que ninguno de ellos había visto antes a un hombre blanco. Cierta vez, estando en el Sucubti, varios indios armados con flechas envenenadas se ofrecieron para servirles de guías, pero condujeron al grupo por el curso más tortuoso posible. Los estadounidenses cayeron en la cuenta del engaño, pero no dijeron nada porque «les pareció más prudente no ofenderlos».

Algunas anotaciones del diario de campaña que escribió Selfridge sirven para indicar lo que fueron aquellos días:

> *Jueves, 7 de abril*.—Emprendimos la marcha a las seis y media de la mañana en compañía del indio Jim y otros más. […] Uno de los *marines* hirió en el brazo a otro soldado con un disparo accidental. Dejamos al herido en el campamento. Los indios se sorprendieron mucho de que tomásemos el asunto con tanta frialdad y dos o tres fueron corriendo a decírselo a su jefe. Alrededor de las nueve de la mañana llegamos otra vez al río y los indios nos dejaron. […] A las dos y media vadeamos el río de La Paz; era el río más profundo de los que hemos encontrado, pues el agua nos llegaba a los sobacos y nos vimos obligados a llevar el parque y las provisiones sobre la cabeza. Pudimos ver varios árboles en los que había muchos monos, veinte o treinta en cada árbol; matamos algunos, que nos proporcionaron una comida agradable que tanto necesitábamos. […]
>
> *Viernes, 8 de abril*.—[…] Eugenio, el machetero, fue picado durante la noche por un escorpión o una tarántula, y se le hincharon tanto la pierna y el pie que tuvimos que dejarlo atrás. […] Pasamos una noche horrible, atormentados por los mosquitos y los jejenes.
>
> *Sábado, 9 de abril*.—Caminamos río abajo por la orilla derecha. Dejamos atrás a nueve hombres que estaban descalzos. Nos abrimos paso con los machetes a través de una tupida maleza para avanzar poco más de un kilómetro y medio […]
>
> *Domingo, 10 de abril*.—Otra noche en vela por culpa de los insectos […]

«Íbamos a descubrir —escribió Selfridge más tarde— que, a pesar de los preparativos hechos con el mayor cuidado, el éxito de la expedición dependía sobre todo de nuestra tenacidad extraordinaria y voluntad para resistir las penalidades.» Eran indescriptibles los tormentos que les infligían los jejenes y los mosquitos: «había tantos mosquitos que muchas veces vi cómo apagaban la llama de una vela con sus cuerpos quemados». Ya no era un misterio, bromeaba, el hecho de que los secretos del Istmo hubieran permanecido ocultos durante tantos años.

Una semana después, en la bahía de Caledonia, Selfridge llegó a la conclusión de que ya había visto todo lo preciso de la ruta de Cullen. Por consiguiente, el 20 de abril la expedición recogió sus pertenencias y partió en dirección al golfo de San Blas, otro magnífico puerto sobre la costa del Darién, a unos 160 kilómetros al oeste, cerca del ferrocarril de Panamá. También allí las montañas parecían ofrecer un paso de poca altura, y, según los informes de una de las expediciones de Frederick Kelley, la distancia entre marea y marea era de 48 kilómetros. San Blas era una simple cresta a cuyos lados se acercaban ambos océanos hasta casi tocarse como no sucedía en ninguna otra parte del Darién ni de América Central.

Selfridge hizo desembarcar a sus hombres para ir en busca del Mandinga, el río más grande en la vertiente del Atlántico, entre el Atrato y el Chagres. Para entonces había vuelto la estación de las lluvias y las tierras bajas se habían convertido en un enorme pantano de superficie temblorosa. Con frecuencia «los hombres se vieron obligados a pasar la noche en los árboles, pues el agua crecía con tanta rapidez que los arrebataba de las camas». Durante una semana de esfuerzos incesantes, consiguieron examinar tres kilómetros escasos, y transcurrió un mes completo antes de que pudieran medir el portillo que desde el mar había parecido tan cercano. Su desalentadora altura era 91 metros.

Con las provisiones a punto de acabarse, los hombres agotados («y sin el incentivo de la novedad»), todos los zapatos de repuesto —¡seiscientos pares!— gastados, Selfridge pensó que tal vez debían regresar y navegar rumbo a casa. Pero «si pudiéramos transportar nuestros teodolitos y niveles hasta la divisoria, tendríamos la oportunidad de decidir si esta ruta es practicable». Así pues, prosiguió con un grupo escogido transportando su

voluminoso y delicado equipo de un punto a otro, clavando estacas, llenando cuadernos de páginas de cifras, observaciones sobre plantas y animales, y anotaciones geológicas. El 7 de junio, sobre la cumbre de la cordillera, a una altura de 348 metros en el barómetro, clavaron la estaca número 96.000.

En la vertiente del Pacífico cambiaba el clima y las restantes características de la comarca. «Los árboles, el suelo, todo es distinto —anotó Selfridge—; y el tiempo es muy bueno.» Marcaron la línea hasta el punto en que coincidió con la que la gente de Kelley había trazado en el mapa. Después, habiendo seguido la línea de Kelley lo bastante lejos como para quedar satisfechos con su exactitud, regresaron a su punto de partida, sin recorrer todo el camino hasta el Pacífico.

Entonces Selfridge pudo informar de que el canal era igualmente impracticable en la ruta de San Blas que en la ruta de la bahía de Caledonia. Sería necesario abrir un túnel, y aunque fuera posible construir suficientes esclusas para elevar los barcos sobre las montañas hasta la altura inverosímil de 1.609 metros, a ese nivel no se podría contar con ríos que suministraran agua para el canal.

Selfridge volvería al Darién con una segunda expedición antes de que terminara el año en busca del sector situado frente al golfo de Urabá, donde el Istmo se une a América del Sur. En esa segunda expedición navegó río arriba por el Atrato hasta el Napipi para explorar la ruta que a Humboldt le había parecido tan prometedora. Más tarde, en 1873, estuvo al mando de una tercera expedición que subió por el Atrato hasta sus fuentes. Pero ninguna obtuvo resultados comparables a la del Darién en 1870. Aquel fue el mayor logro de su vida. Nada de lo que se había hecho antes o de lo que hizo después presentó tantas dificultades ni proporcionó tanta satisfacción personal. No importaba que no hubiesen hallado el paso, como escribió al final de su larga vida, pues habían marcado el camino.

En el informe oficial que Selfridge presentó al secretario Robeson decía sencillamente que el esfuerzo había servido para facilitar las cosas: «el campo de investigación se ha reducido, y el problema, limitado». Estaba

convencido de que el factor determinante debía ser el tipo de canal que se pensaba construir. El canal «debe compartir las características de un estrecho, sin esclusas ni impedimentos que prolonguen el paso […]». Debe ser «un corte transversal» al nivel del mar, escribió; un canal como el de Suez; y, por lo que se sabía de América Central, el único punto donde dicho paso sería factible era Panamá.

2
EL HÉROE

«¡Qué triste es detenerse y darlo todo por concluido!
¡Qué triste es enmohecerse sin arder, y dejar de brillar por egoísmo!»

ALFRED TENNYSON, *Ulysses*

I

La independencia, la fuente de energía para su vida como tantas veces señaló, llegó con retraso a la existencia de Ferdinand de Lesseps. Siempre había poseído ese encanto irresistible mundialmente famoso que lo llevó tan lejos, había nacido con él, pues se decía que era un rasgo familiar, lo mismo que el gusto por la aventura y la buena apariencia. Desde el principio de su carrera en Lisboa había causado una profunda impresión. Los observadores más viejos decían que se parecía a su padre y a su célebre tío Barthélemy de Lesseps. Congregaba a su alrededor amigos de ambos sexos sin ningún esfuerzo. «Ferdinand encuentra amigos en todas partes —escribía su primera esposa en una carta enviada desde Málaga—. Lo quieren con verdadero afecto […]. Es maravilloso tener un esposo tan amado por todos.» Un poco más adelante, añadía: «Ferdinand es tan bueno, tan amable, que va esparciendo vida y alegría por donde pasa».

Era inteligente y apasionado; amaba los libros, la música, los caballos, su trabajo, a sus hijos, a su primera esposa, llena de gracia e ingenio, a su deslumbrante segunda esposa y, de vez en vez, si hemos de creer a un

biógrafo francés que le admiraba, a las esposas de los demás. Pero no obtuvo su anhelada independencia hasta cumplidos los cuarenta, y le llegó inesperadamente, por impulsos ajenos a él.

En el verano de 1870, cuando se hallaba en la plataforma rodeada de flores dentro del Palacio de Cristal, sonriendo mientras los niños de las Escuelas Industriales Lambeth efectuaban su «saludo egipcio», Ferdinand de Lesseps tenía sesenta y cuatro años, y casi era tan viejo como el siglo. Había nacido el 10 de noviembre de 1805, el año de Austerlitz, en una casa de piedra ocre y contraventanas blancas que todavía se conserva en la ciudad de Versalles. A unos cuarenta y cinco metros de la casa, pasando la puerta de hierro al final de la Rue de la Paroisse, estaban los jardines del palacio de Versalles, el gran estanque de Neptuno con sus fuentes espectaculares, y más allá, a kilómetro y medio, el Gran Canal de Versalles, que en los tiempos de Luis XIV estaba lleno de góndolas pintadas de vivos colores y fue el escenario de batallas navales simuladas con auténticos barcos.

Desde hacía mucho tiempo, su familia se había distinguido en el servicio diplomático francés. A los hombres de la familia se les tenía por «amantes del progreso y la actividad»; eran cultos, atléticos, amigos de la buena vida y extraordinariamente atractivos para las mujeres. Un tío abuelo, Dominique de Lesseps, fue ennoblecido por sus servicios al Estado un siglo antes del nacimiento de Ferdinand. El abuelo, Martin de Lesseps, había sido cónsul general de Francia ante la corte de Catalina la Grande, y el padre de Ferdinand, el conde Mathieu de Lesseps, fue un destacado diplomático napoleónico y amigo de Talleyrand. En Egipto, durante la época de la ocupación británica, es decir, poco antes de que Ferdinand naciera, el sagaz Mathieu de Lesseps había obrado milagros en favor de las relaciones franco-egipcias, y en 1818, cuando el joven Ferdinand entraba en el Liceo Napoleón, Mathieu fue enviado a Estados Unidos. Unos sesenta años más tarde, durante la inauguración de la Estatua de la Libertad en Nueva York, Ferdinand recordaría que fue su padre el que negoció el primer tratado comercial entre Francia y Estados Unidos.

Barthélemy de Lesseps, el famoso tío, hablaba tres idiomas a los diez años. En la veintena se embarcó en la última expedición del navegante La

Pérouse para rodear el cabo de Hornos hasta California y de allí navegar a Petropavlosvsk, en la península de Kamchatka. Desde allí, por órdenes de La Pérouse y con el invierno acercándose, partió solo en 1787 para regresar a Francia. Un año después, vestido como los habitantes de Kamchatka, fue presentado al rey Luis XVI en Versalles, después de haber viajado todo el trayecto por Siberia hacia San Petersburgo en trineos tirados por perros, y de allí a París. De la noche a la mañana se convirtió en héroe nacional, y en su carrera diplomática posterior —primero bajo la Monarquía, después bajo el Imperio y por último bajo la Restauración— se distinguió en repetidas ocasiones: sobrevivió a tres años de prisión en Turquía y a la retirada de la *Grande Armée* de Moscú. Así pues, Ferdinand pasó toda la infancia nutriéndose de relatos sobre resistencia numantina, empresas heroicas y triunfos clamorosos en los confines más remotos del mundo.

Su madre fue Catherine de Grivignée, hija de un francés que se había establecido en España para prosperar en el negocio de vinos y se había casado con una española de buena familia. La madre había vivido en España hasta que se casó; el español era su lengua materna, y su carácter era muy hispano, como recordaría Ferdinand. Él había crecido hablando español con la misma soltura que francés, lo cual aduciría más adelante para explicar el atractivo especial de Panamá, «un país hecho para seducirlo».

Nunca abundó el dinero en la familia, aunque pareciera lo contrario. Las joyas de su madre fueron empeñadas a escondidas por lo menos una vez para cubrir los gastos de la casa, y su padre había muerto casi en bancarrota. Ferdinand tampoco llegó a tener grandes riquezas. Al igual que su progenitor, se casó bien y, al igual que él, vivió siempre a lo grande. Pero la fama de la fortuna de los De Lesseps era una fantasía.

Es imposible decir si en su primera juventud se imaginó una vida que no estuviera relacionada con la diplomacia. Pero a los diecinueve años, después de haber estudiado algo de derecho, fue nombrado *élève-consul* junto a su tío y luego embajador francés en Lisboa. Posteriormente prestó sus servicios en Túnez con su padre hasta 1832, año en que murió; luego vinieron los siete años bíblicos en Egipto, donde ser el hijo de Mathieu de Lesseps fue una ventaja manifiesta. Más tarde llegaron Rotterdam, Málaga

y Barcelona. En 1848, a los cuarenta y tres años, fue nombrado ministro en Madrid.

Era un trabajo que disfrutaba y realizaba bien. Era eficaz y gallardo. Montaba a caballo con gran prestancia. Era buen tirador y destacaba entre los deportistas. («Estas saludables ocupaciones —escribió un biógrafo muy victoriano— contribuyeron ampliamente a fomentar una salud robusta y una constitución de hierro, gracias a las cuales fue capaz de soportar, sin sentirlas siquiera, las innumerables fatigas, penurias y viajes a todas partes del mundo.»)

Aunque su estatura era algo inferior a la media, estaba muy bien proporcionado. Tenía una bonita cabeza con espeso cabello negro, una buena barbilla y una sonrisa brillante que la gente recordaba. Sus ojos eran oscuros y vivos. Y todavía no se había dejado bigote.

Su esposa, de soltera Agathe Delamalle, le dio cinco hijos, de los cuales solo dos vivieron hasta la edad adulta; Agathe parece que fue otra de las influencias importantes en la carrera de Ferdinand. Un oficial francés la describió como «esa joven señora de mirada clara, ingenio y decisión […]». «Brillaban diamantes por todas partes —se leía en otro relato de la época sobre un baile que ofreció en Barcelona—. Madame de Lesseps recibió a los invitados con una gracia exquisita. Su atuendo era encantador y lo llevaba con esa prestancia maravillosa de la que solo una *parisienne* tiene el secreto. Hemos de añadir que el afecto que todos le profesan contribuyó mucho al éxito de la magnífica velada que se prolongó hasta las primeras horas de la madrugada.»

Al parecer, el interés por la construcción de canales se despertó en Ferdinand cuando estaba en Egipto, a principios de la década de 1830, con la llegada de los sansimonianos, unos veinte franceses, ingenieros civiles en su mayoría, encabezados por un personaje increíble llamado Prosper Enfantin. Anunciaron que habían ido para cavar un canal en Suez, una obra de profundo carácter religioso.

Su mesías era el difunto Claude Henri de Rouvroy, conde de Saint-Simon, quien había luchado a las órdenes de Lafayette en Yorktown y luego, al regresar a Francia, fundó su propia filosofía radical, encaminada a crear un nuevo orden mundial. Fue él quien escribió: «De cada uno según

su capacidad, a cada uno según su trabajo». La propiedad privada y el nacionalismo iban a ser cosas del pasado. La dirección de la humanidad iba a confiarse a una clase privilegiada de artistas, científicos e industriales. La buena sociedad se lograría mediante el trabajo ennoblecedor y regenerativo. El mundo iba a ser salvado de la pobreza y de la guerra mediante mejoras públicas inmensas, redes de carreteras, ferrocarriles y dos grandes canales para barcos en el istmo de Suez y en el istmo de Panamá.

Prosper Enfantin había recogido el estandarte tras la muerte del Maestro, llamándose a sí mismo *Le Père*, «una mitad de la Pareja de la Revelación». Afirmaba que la otra mitad era una mujer divina que todavía se tenía que dar a conocer. Se estableció una «iglesia» en la Rue Monsigny en París, donde se organizaban lujosas recepciones para dar la bienvenida a las «mujeres mesías», candidatas al honor de ser recibidas en el adornado dormitorio del padre Enfantin. Además, en una finca privada cercana a París, fundó una colonia masculina para sus fieles, donde el hábito prescrito, diseñado por el pintor Raymond Bonheur, consistía en una larga túnica suelta de color violeta, pantalones blancos muy ajustados, chaleco escarlata y una enorme faja de seda ricamente bordada. Enfantin, que era un hombre alto y con barba, llevaba bordadas las palabras «Le Père» sobre la pechera de su blusa. Cuando fue llevado ante los tribunales por su defensa del amor libre, apareció calzado con altas botas militares y una capa de terciopelo orlada de armiño. Al pedírsele que defendiera su conducta, permaneció de pie inmóvil y callado, y luego explicó que deseaba que el tribunal tuviera un momento de silencio para que reflexionara sobre su belleza.

Pero, a pesar de todas esas extravagancias, su inteligencia era extraordinaria. Había sido un estudiante sobresaliente en la École Polytechnique, la máxima autoridad en formación científica en Francia. Era un financiero importante y entre los convertidos a su credo figuraban financieros destacados, hombres de negocios respetables, periodistas y muchos de los más notables ingenieros civiles de Francia.

Enfantin había juzgado que Suez era una empresa más fácil que la de Panamá. Por añadidura, había recibido la premonición de que su cónyuge femenina lo estaba esperando en alguna parte de aquella antigua cuna de la

civilización. Así pues, después de cumplir una breve sentencia en la cárcel, se embarcó hacia Egipto, y fue De Lesseps quien convenció al virrey gobernante, Muhammad Ali, para que no ordenara su expulsión. Tal vez fuera también De Lesseps quien le prestó ayuda económica. Sea como fuere, Enfantin y sus ingenieros se fueron al desierto de Suez.

Al cabo de cuatro años, más de la mitad había muerto de cólera y lo que habían realizado carecía de valor práctico. Sin embargo, por fin se hablaba en Europa con seriedad de la perspectiva de abrir un canal en Suez como resultado del proselitismo de Enfantin, y el joven De Lesseps, aunque no era un sansimoniano del todo convertido, había adquirido convicciones que iban a durarle toda la vida. «No olvides que para realizar grandes cosas debes sentir entusiasmo», le había dicho Enfantin, repitiendo una de las exhortaciones del Maestro en su lecho de muerte.

Sin embargo, no hubo un desvío inmediato del avance de su carrera modélica, y nadie habría podido profetizar con los métodos habituales de valoración el futuro que aguardaba al joven diplomático. Las cimas a las que aspiraba solo pueden imaginarse, y probablemente eran del tipo predecible.

Contemplándola en retrospectiva, la vida de De Lesseps destaca como una de las más extraordinarias del siglo XIX, incluso sin tomar en cuenta la aventura de Panamá. El hecho de que entre todos los hombres de su tiempo haya sido él quien realizó «el milagro» en Suez es de por sí milagroso. Ahí estaba de repente. Aunque desde 1869 se le conoció como «El Gran Ingeniero», no era tal cosa. No tenía conocimientos técnicos ni experiencia en las finanzas. Sus dotes como administrador eran modestas. Cualquier tipo de rutina le aburría de inmediato.

El gran momento decisivo, el traumático acontecimiento personal del que iba a provenir tanta historia, llegó en 1849. Que sucediera precisamente ese año, el de la fiebre del oro, cuando Panamá resurgió de las sombras, parece una jugarreta del destino que ni siquiera un novelista de su época se habría atrevido a soñar.

La fuerza expedicionaria francesa enviada para someter a la República Romana recién creada por Mazzini y restaurar el dominio papal fue inesperadamente rechazada en Roma por Garibaldi. De Lesseps, que en esos momentos se encontraba en París, recibió la orden de partir de inmediato para resolver la crisis. «Guiado por las circunstancias», iba a complacer a todas las partes y lograr un arreglo pacífico. Con todas las miradas puestas en él, había hecho gala de la increíble resistencia y resolución que era capaz de reunir. Convencido de que podría tener éxito, estuvo a punto de lograrlo, sin darse cuenta, al parecer, de que su Gobierno lo estaba utilizando solo como un medio para ganar tiempo. Se acordó un alto el fuego temporal. Pero entonces llegaron los refuerzos franceses; Luis Napoleón, el nuevo «Príncipe-Presidente» de Francia, dio la orden y el ejército francés atacó.

Llamado a consultas de inmediato, De Lesseps fue reprendido públicamente ante la Asamblea por haberse excedido de sus instrucciones. Cuando Roma cayó ante el ejército francés, De Lesseps no tuvo más alternativa que renunciar. Corrieron rumores de que la tensión de la misión había sido excesiva y que había perdido temporalmente la razón.

Así pues, a los cuarenta y tres años, se quedó sin la carrera que sus antecedentes y sus dotes naturales le habían augurado y a la que se había entregado en cuerpo y alma. El futuro era una página en blanco. Tenía deudas. Nunca había experimentado el desprecio público. Sin embargo, hacia el exterior siguió siendo el hombre de siempre, ostentoso, seguro de sí mismo, madrugador y ocupado todo el día. Se mudó con su esposa y sus tres hijos jóvenes a un piso de la Rue Richepanse y durante los cinco años siguientes dividió su tiempo entre la ciudad de París y una finca campestre en el centro de Francia, un viejo castillo con torres en la provincia de Berri que había pertenecido a Agnès Sorel, la amante de Carlos VII. Conocido como La Chesnaye, había sido adquirido a instancias de De Lesseps por su suegra Madame Delamalle, que acababa de recibir una considerable herencia. La finca se encontraba cerca de la aldea de Vatan, en una llanura abierta de fértiles tierras dedicadas en su mayoría al cultivo del trigo, con un gran cinturón de bosque a unos kilómetros hacia el sur. La ambición de

De Lesseps era crear allí una granja modelo, y se entregó de lleno al papel de caballero del campo.

Para ocupar su mente volvió a interesarse por el canal de Egipto, leyendo todo lo que caía en sus manos. Retomó el contacto con Prosper Enfantin, para quien el sueño egipcio seguía vigente. Este le proporcionó estudios y artículos de sus archivos con la idea de unir sus fuerzas. Sin embargo, De Lesseps no tenía tal intención. Había decidido que de allí en adelante su destino estaría en sus propias manos. Años atrás, cuando se encontraba en Egipto, Muhammad Ali le había aconsejado: «Mi querido De Lesseps […] cuando tienes algo importante que hacer, si sois dos, siempre sobrará uno».

Mientras tanto, otro sangriento giro político convulsionaba a Francia. El inverosímil «Príncipe-Presidente» provocó un golpe de Estado, se nombró dictador y proclamó el nacimiento del Segundo Imperio. Como emperador Napoleón III, anunció su propósito de guiar a Francia hacia una nueva era de progreso. «Tenemos campos inmensos que cultivar, carreteras que abrir, puertos que acondicionar, canales que cavar, ríos para hacerlos navegables y vías férreas que terminar.» Los sansimonianos se incluían entre sus partidarios más fervientes.

Napoleón III se rodeó de una corte brillante en las Tullerías, y en una soleada mañana de invierno se casó en Notre-Dame con la espectacular Eugenia de Montijo, mitad española y mitad escocesa, algo aventurera y prima lejana de Ferdinand de Lesseps. (La madre de este y la abuela de la emperatriz fueron hermanas.) Lo bastante joven como para ser hija de su primo Fernando, como lo llamaba en español, siempre había recurrido a él para solicitar consejos. Apreciaría sus opiniones de manera especial ante sus nuevas responsabilidades, escribió una semana antes de la boda.

Pocos meses después, en la primavera de 1853, Agathe Delamelle de Lesseps murió de escarlatina, y un hijo suyo, homónimo de su padre, falleció por la misma causa. De Lesseps buscó refugio en La Chesnaye y se entregó a proyectos rutinarios y sus estudios sobre el canal. La vida —escribió a su hijo mayor— exigía valor, resignación y confianza en la Providencia. Charles, muchacho de doce años amable y atento que estudiaba en París, se había convertido en una fuente de orgullo especial.

Entonces, cuando menos se esperaba, llegó la noticia de que el virrey que gobernada Egipto había sido asesinado por dos esclavos. De Lesseps se hallaba sobre un andamio, trabajando con unos albañiles en la reparación del viejo castillo, cuando llegó el cartero con el correo de París. «Los trabajadores se pasaron mis cartas y papeles de mano en mano. Imagínense mi asombro cuando leí la noticia de la muerte de Abbas-Bajá […]. Me apresuré a bajar del andamio y escribí de inmediato una carta de felicitación al nuevo virrey.» El nuevo virrey era Muhammad Said, con quien De Lesseps había entablado amistad años atrás, cuando no era más que un muchacho solitario, gordo y sin atractivos.

Muhammad Said, en cuyo honor De Lesseps dio el nombre a Port Said, se había convertido desde entonces en un hombre corpulento de mirada fiera, buen comedor y bebedor, y narrador jovial de «cuentos franceses», un gobernante al que le gustaba hacer que sus bajás avanzaran entre pólvora portando velas encendidas para poner a prueba su fortaleza. Pero, lo que es más importante, era conocido por sus impulsos, por lo cual De Lesseps no perdió tiempo para viajar a Egipto. Como bienvenida, Muhammad Said organizó unas maniobras en el desierto occidental con un ejército de diez mil hombres, a los que se unieron los beduinos de varias tribus y una banda militar. Esa era la clase de espectáculos que le encantaban a De Lesseps. Viajó a lo grande, con su tienda particular, muebles de caoba, ropa de cama de seda y hielo para el agua de beber.

En las páginas de su diario se percibe una euforia repentina, un gran sentimiento de liberación y aventura.

Se reunió con Said en el puesto de mando del desierto, a las afueras de Alejandría, el 13 de noviembre de 1854. Los dos estaban muy contentos. Said expresó su deseo de iniciar su régimen con alguna gran empresa. ¿Tenía Ferdinand alguna idea? Pero De Lesseps no dijo nada del canal; estaba a la espera de una señal, como explicó más tarde.

Por la noche observó el cielo del desierto. Antes del amanecer ya estaba de pie fuera de su tienda y pasó el día galopando kilómetros y kilómetros por el desierto montado en un magnífico caballo árabe. Pero a la mañana siguiente supo que el momento había llegado. Estaba de pie ante su tienda,

envuelto en una bata roja, observándolo todo a su alrededor, como un jeque árabe. La descripción que sigue está tomada de su diario.

> Los rayos del sol comenzaban a brillar en el horizonte por Oriente; en Occidente todavía estaba oscuro y cubierto por bruma. De repente apareció un arco iris de vivos colores cruzando el cielo de este a oeste. Debo admitir que sentí latir mi corazón con violencia […] porque ese signo de alianza […] me pareció el presagio de que había llegado el momento de la consumación de la unión entre Oriente y Occidente.

Antes del desayuno, cuando todo el mundo observaba, montó su caballo y saltó una alta muralla, un acto de imprudencia, afirma en su diario, pero «que propició después que el séquito del virrey diera la necesaria aprobación a mi plan. Los generales con quienes compartí el desayuno me felicitaron y señalaron que mi osadía había aumentado considerablemente la buena opinión que tenían de mí».

Y así fue como se lanzó a la aventura del canal de Suez. Al final del día le presentó un borrador a Said, quien le hizo algunas preguntas y luego declaró el asunto decidido. Convocó a los miembros de su estado mayor para comunicarles la noticia.

No se había mencionado la cuestión de los costes. Se diría que a ninguno de los dos les preocupaba que De Lesseps no tuviera ninguna experiencia relacionada con una empresa semejante, que no representara a ninguna organización poderosa, ni combinación de intereses, y que no gozara de ningún rango ni cargo, ni acceso a fuentes financieras.

Durante los siguientes quince años pareció que De Lesseps estaba en todas partes al mismo tiempo —Egipto, Londres, Constantinopla, París—, engatusando, adulando, convenciendo a monarcas y editores de periódicos, enviando interminables informes, dirigiendo los trabajos en el desierto, vigilando cada uno de los detalles, desoyendo muchas veces a sus consejeros técnicos, desafiando a los banqueros europeos y haciendo frente a la burla del primer ministro inglés, Palmerston, que lo calificaba de estafador y loco, y que no veía en el canal más que una estratagema de los franceses para lograr poder en el Mediterráneo.

El ingeniero Stephenson, constructor del puente de Britannia y miembro del Parlamento, se levantó de su escaño en la Cámara de los Comunes para declarar que el plan era descabellado. De Lesseps, cuyo inglés era desastroso y cuya experiencia como constructor había comenzado y terminado con las obras de restauración de La Chesnaye, colgó una bandera francesa en la ventana de su hotel en Piccadilly y se fue a viajar por Inglaterra, pronunciando más de ochenta discursos en un mes. «Aquel que no crea en el éxito jamás logrará nada», le gustaba afirmar.

Cuando los Rothschild pidieron un 5 por 100 por administrar la suscripción inicial de acciones, replicó que alquilaría una oficina y él recaudaría el dinero. «No lo lograrás», le advirtió el barón de Rothschild, viejo amigo suyo. «Ya lo veremos», repuso De Lesseps.

Aproximadamente la mitad del dinero había llegado de Francia (de veinticinco mil pequeños inversionistas), y el resto lo había aportado Muhammad Said. Cuando este murió en 1863, su sucesor, el jedive Ismail Bajá, fue todavía más espléndido, en tal grado que para 1869 había dejado a Egipto al borde de la bancarrota. En las últimas etapas se apresuró la obra gracias al trabajo de las enormes dragas de vapor diseñadas por los ingenieros franceses. Tampoco hay que despreciar la repetida influencia de la emperatriz y su fe en su brillante primo. No obstante, De Lesseps continuó siendo el espíritu impulsor, a decir verdad, algo nuevo bajo el sol, puesto que no tuvo igual en la historia. Fue —llegó a ser— el *entrepreneur extraordinaire*, con todas las características necesarias para el papel: el ánimo, la persistencia, la energía dinámica, el talento para la propaganda, la capacidad para hacer frente a las decepciones, la imaginación. Tenía algo de actor y la astucia y habilidad del mejor diplomático de su época.

No le interesaba hacer dinero, según manifestaba. «Voy a lograr algo sin buscar la conveniencia, sin procurar la ganancia personal», escribió con su letra rápida, firme y derecha. «Eso, gracias a Dios, me ha servido para conservar hasta hoy la visión clara y mi curso a salvo de las rocas.» En cualquier momento podría haber vendido sus concesiones y conseguir una fortuna, pero nunca lo hizo. La ambición que le impulsó desde el principio fue la de construir el canal «*pour le bien de l’humanité*» (por el bien de la humanidad).

«Lo consiguió por su perseverancia —recordaría un nieto suyo—. Era un hombre muy tenaz.» Julio Verne calificó aquella tenacidad de «genio de la voluntad». Pero De Lesseps hablaba de paciencia. «Espero con paciencia —escribió a un corresponsal en el último año de la obra—, una paciencia que te aseguro que requiere mayor fortaleza de carácter que la acción.»

En la mañana del día de la Gran Inauguración, el 17 de noviembre de 1869, las decenas de miles de personas que se apiñaban en ambas orillas del canal lo vieron pasar por delante. Radiante de salud, con el cabello casi blanco, iba de pie junto a la emperatriz en el puente del yate imperial *Aigle*. Ella llevaba un enorme sombrero de paja y ondeaba un pañuelo blanco.

El jedive Ismail no había reparado en gastos para la ceremonia inaugural. Envió seis mil invitaciones, comprometiéndose a pagar los gastos del viaje y los de la estancia. Para la ocasión se construyó el Teatro de la Ópera de El Cairo y se le encargó a Verdi la partitura de una nueva ópera espectacular, *Aída*[3]. También se importaron de Europa quinientos cocineros y mil camareros. Junto al lago Timsah, en la parte media del canal, se construyó toda la ciudad de Ismailía, se plantaron árboles, se acondicionaron hoteles y se edificó un palacio.

Detrás del *Aigle* navegaba una fragata austríaca que transportaba al emperador Francisco José, quien apareció vistiendo pantalones escarlata, túnica blanca y un sombrero de tres picos con una pluma verde. Había, además, dos corbetas austríacas, cinco acorazados británicos, un balandro de guerra ruso y varios vapores franceses, que formaban un total de cincuenta navíos. «El cielo era auténticamente egipcio —recordaría más tarde la emperatriz Eugenia—. Tenía una claridad encantadora y un resplandor de ensueño.»

Durante los ocho meses siguientes, hasta que estalló la guerra franco-prusiana, fue el héroe reinante en Europa. La emperatriz le otorgó la Gran Cruz de la Legión de Honor. El emperador alabó públicamente su perseverancia y su genio. En París se organizaron decenas de banquetes en su honor. Su nombre se mencionaba constantemente en los periódicos y su retrato aparecía en las revistas ilustradas. Y el hecho de que también contrajera matrimonio acabó de acaparar la atención del público.

La breve ceremonia privada se ofició en Ismailía, pocos días después de la inauguración del canal. La novia era una deslumbrante joven francesa de veinte años, hermosos ojos oscuros y gran vivacidad, llamada Louise Hélène Autard de Brogard, hija de un viejo y acaudalado amigo de De Lesseps y de una mujer tan hermosa como su hija que en su juventud había servido de inspiración para un soneto de Baudelaire. Louise Hélène creció en la isla Mauricio, en el océano Índico, donde su familia (hugonotes) poseía vastas plantaciones. Según el relato tradicional, cuando ella y Ferdinand se encontraron en uno de los «lunes» de la emperatriz, surgió un amor a primera vista. Este segundo matrimonio iba a producir nada menos que doce hijos —seis mujeres y seis hombres—, lo que en diversos círculos se consideraba una proeza más notable que la del canal.

Palmerston ya estaba en la tumba. En Londres, pocos días después de la gran recepción del Crystal Palace, el primer ministro Gladstone informó al héroe de Suez de que Su Majestad le había concedido la Gran Cruz de la Estrella de la India.

Pocos hombres han sido tan reivindicados o ensalzados en vida.

II

La primera escaramuza de la guerra, «*La Débâcle*» que asoló a Francia con furia tan devastadora en 1870, se libró el 4 de agosto, el día en que Ferdinand de Lesseps volvió de Londres, y el resultado, pese al heroísmo francés, fue claro casi de inmediato. Napoleón III había envejecido de repente y estaba tan enfermo que apenas se tenía a caballo; sin embargo, se empeñó en tomar el mando de su ejército en el campo de batalla. Un observador estadounidense, el general Sheridan, escribió sobre la «mente maravillosa» de Moltke y afirmó que la infantería alemana era «la mejor que yo haya visto». Los cañones de acero de las fábricas Krupp tenían un alcance dos veces mayor que el de los cañones de bronce franceses.

Al cabo de dos semanas de guerra, el grueso del ejército francés quedó encerrado en Metz. El 2 de septiembre, en Sedán, Napoleón III y cien mil

de sus hombres se rindieron. Fue la derrota más brutal y humillante de la historia de Francia. El Segundo Imperio se derrumbó al instante. El domingo 4 de septiembre, Léon Gambetta trepó hasta el alféizar de una ventana del Hôtel de Ville (Ayuntamiento) para anunciar a la turba de París el nacimiento de la Tercera República francesa. La emperatriz, ayudada por Ferdinand de Lesseps, salió huyendo de las Tullerías y buscó refugio en la casa de un dentista estadounidense, un tal doctor Evans, quien la llevó hasta las costas de Normandía y le consiguió un yate que la condujera a buscar asilo en Inglaterra.

La guerra terminó en enero con la capitulación de París, después de un sitio de cuatro meses durante el cual los ciudadanos asediados acabaron por comerse a los gatos y a los elefantes del zoológico. Las bajas francesas triplicaron a las alemanas, y por los términos del tratado de paz Francia perdió las ricas provincias industriales de Alsacia y Lorena. Además, Bismarck exigía una indemnización de 5.000 millones de francos (algo así como mil millones de dólares), pensando que con eso bastaba para mantener a los franceses paralizados y a su merced durante otra generación. Y como humillación final se debía autorizar que las detestadas tropas alemanas, con sus cascos puntiagudos, desfilaran por los Campos Elíseos.

Luego, con el regreso de la primavera, la tragedia se complicó. Mientras el ejército de ocupación alemán permanecía ocioso, se desencadenó una furiosa guerra civil; los salvajes días de la Comuna se convirtieron en una época más sangrienta que la del infame Terror.

Sin embargo, la Tercera República sobrevivió y el rápido resurgimiento de Francia tras la guerra fue más asombroso que su derrota. Fue como si Sedán hubiera liberado un recurso vital interno. La gente redoblaba sus esfuerzos por doquier impulsada por un espíritu de *revanche*. Iba a ser una venganza obtenida en los campos de batalla de «la paz y del progreso», al menos por el momento. Se retiraron los escombros en París y el nuevo Gobierno prosiguió con los programas de construcciones grandiosas de Napoleón III y el barón Haussmann. Aumentó la producción de carbón y acero incluso sin Alsacia y Lorena. Además había abundancia de dinero para la financiación de nuevas industrias aportado por inversores extranjeros. Por sorprendente que parezca, la indemnización reclamada por

Alemania ya se había pagado totalmente en 1873, dos años antes de lo estipulado. No habían pasado para siempre los días de la *grandeur*; Francia volvería a ser lo que fue.

Por su parte, Ferdinand de Lesseps estaba tan poco interesado en retirarse como veinte años antes. Su segundo matrimonio y la constante atención del público le habían infundido nuevos ánimos y estaba contemplando la perspectiva de conquistar otros mundos. Se encontraba entre los muy pocos a los que la guerra no había afectado. La gente hablaba de él como de la personificación de la vitalidad francesa y el «magnífico optimismo» del siglo. «Hemos tenido a otros hombres que tal vez realizaran cosas más notables y que han sido menos populares —recordaría uno de sus nietos—. Así era él.» En cierta ocasión, el día de la Bastilla, cuando se dirigía a la estación para tomar el tren hacia su finca campestre, una multitud que lo aclamaba detuvo su coche, desunció los caballos y tiró de él el resto del camino hasta la estación. Gambetta lo llamó *Le Grand Français* —el Gran Francés, el Gran Patriota— y desde entonces todo el mundo le dio ese título.

Seguía conservando su excelente condición física. Hacía ejercicio regularmente —esgrima, montar a caballo— con el entusiasmo de un hombre con la mitad de su edad. Parecía diez o quince años menor de lo que era. Un estadounidense de su época que lo admiraba le describió como «un hombre bajo, con porte muy francés, y eso que se denomina "presencia magnética"». Un reportero del *Herald* de Nueva York proporcionó esta descripción:

> Lleva su edad con gracia y buen porte, sin dar muestras de vejez en sus movimientos, que son rápidos y frecuentes, aunque nunca desmañados. […] Tiene el pelo casi enteramente blanco. Sus ojos son negros, grandes, vivaces, y están bordeados por espesas pestañas bajo unas cejas pobladas. Tiene el rostro bronceado […] y rubicundo como una expresión de su buena salud. Un bigote hirsuto es el único adorno de su cara. Es un bigote corto de color gris acero, con pelos duros y flexibles, de aspecto agresivo. Su estatura es un poco menor a la media. Es de porte erguido, tiene modales suaves, es cortés y educado.

Por regla general, al llegar el invierno se trasladaba a Egipto con su esposa y sus hijos, y dondequiera que fueran esta atraía más la atención sobre su marido. «Las formas de la señora De Lesseps son la admiración de

todos los modistas de la capital francesa —informaba desde París el corresponsal del *News* de Chicago—, y por eso le confeccionan unos vestidos ajustados que hacen resaltar su elegante figura.» La pareja se dejaba ver cabalgando en el Bois de Bologne, en los bailes del Élysée, donde el imponente mariscal MacMahon, presidente de la República, y su esposa iniciaban la danza con un vals, girando entre los muros adornados con guirnaldas que todavía llevaban las iniciales imperiales «N» y «E».

Ellos mismos ofrecían frecuentes fiestas y reuniones en un nuevo piso de la Rue Saint Florentin, decorado con «todas las elegancias»: alfombras persas, tapices, grandes fotografías de familia y pinturas en pesados marcos dorados, un par de enormes colmillos de elefante en una antecámara, y en otra, una vitrina con las condecoraciones. Después, con el dinero de la esposa, compraron una mansión privada, un *hôtel particulier* de cinco pisos en la avenida más chic, la nueva Avenue Montaigne, donde la hospitalidad siguió siendo como la de La Chesnaye. Siempre había de diez a doce invitados para la cena, con frecuencia algún antiguo camarada de Suez, un pariente lejano o cualquier otro huésped que llegaba a pasar la noche y se quedaba una semana o seis meses.

Como director y presidente de la Compañía del Canal de Suez, era el custodio mimado de las fortunas de miles y miles de accionistas que las iban aumentando a medida que crecía el valor de las acciones. Cumplía a la perfección el papel público que se esperaba de él, relatando cuando se presentaba la oportunidad —en los banquetes y en las entrevistas con los periódicos— sus aventuras en el desierto y, cada vez con mayor frecuencia, hablando de nuevos planes grandiosos que estaban en el aire. Se refería, por ejemplo, a la construcción de un ferrocarril que uniera a París con Moscú, Pekín y Bombay. Tenía también unos planes fantásticos para crear un mar interior en medio del desierto del Sahara. El proyecto consistía en cortar un paso en una cordillera baja del golfo de Gabes, en Túnez, e inundar de agua una depresión del tamaño de España.

Resulta interesante que cuando se nombró una comisión de ingenieros para valorar este proyecto no bastó la confianza absoluta de De Lesseps en

él. Entre los miembros de la comisión figuraba Sadi Carnot, futuro presidente de Francia, quien recordaba años más tarde la reacción de De Lesseps: «No tuvimos dificultad en demostrarle que todo eso era una simple quimera. Pareció muy asombrado y vimos que no lo habíamos convencido. Tengo por cierto que si la decisión hubiera estado en sus manos, habría invertido millones y más millones en hacer su mar con la mayor fe del mundo».

Se afirmaba que nadie como él podía disponer del dinero que quisiera, puesto que desde todas partes se lo ofrecían. Victor Hugo afirmaba que «asombraba al mundo por las grandes proezas que pueden lograrse sin una guerra».

Había un foro para que De Lesseps hablara de sus intereses, un foro que se convirtió en el lugar de reunión favorito de todos los que querían enterarse de sus futuros planes: la Société de Géographie de París, de la que Humboldt había sido su faro años atrás. Desde la guerra, la geografía se había convertido en algo así como una causa nacional. También se había puesto de moda entre los hombres de buena posición. Se decía que el desconocimiento del mundo más allá de las fronteras había colocado a Francia en una situación inferior en el comercio, lo cual había contribuido a los desastrosos resultados de la última guerra. Surgieron sociedades geográficas por las provincias. La geografía se convirtió en asignatura obligatoria en los colegios. El número de miembros de la Sociedad Geográfica de París se multiplicó por cuatro en poco tiempo, y su presidente, el vicealmirante Clement, barón de La Roncière-Le Noury, describió «ese ardor por la geografía» como una de las características de la época. Cuando en 1872 el periódico *Le Temps* comenzó a publicar por entregas los capítulos de *La vuelta al mundo en ochenta días*, los corresponsales de los periódicos extranjeros en París mandaban por cable el material de *Le Temps* a sus publicaciones, como si se tratara de la información más importante. Nunca nadie había expuesto la disposición geográfica del planeta con tanta claridad o de forma tan interesante desde el punto de vista humano. En un teatro de París se presentó una extravagante

producción sobre la novela, en la que aparecían en vivo serpientes, cocodrilos y elefantes. Durante los entreactos, el público se apiñaba en el vestíbulo para ver cómo un ayudante iba señalando en un gigantesco mapamundi los progresos de Phileas Fogg.

Julio Verne, que era en realidad un aventurero de salón, trabajaba en el estudio que tenía en una torre en su casa de Amiens, aunque iba a París con frecuencia para asistir a las sesiones de la Société de Géographie y para buscar datos en su biblioteca. Se le nombró Caballero de la Legión de Honor a instancias de Ferdinand de Lesseps, y la vista de estos dos hombres en las reuniones de la Sociedad, charlando y estrechando la mano de sus admiradores, era de por sí una medida de la posición que ocupaba dicha organización.

En el curso de un congreso internacional celebrado bajo los auspicios de la Société en el verano de 1875, De Lesseps hizo su primera declaración pública sobre su interés en la construcción de un canal interoceánico. El congreso tuvo lugar en el Louvre, junto con una enorme exposición de geografía, la primera de su clase, que conmocionó a París. La visitaban cada día entre diez y doce mil personas.

De Lesseps advirtió que había que resolver dos cuestiones: primero, descubrir la mejor ruta; y segundo, determinar el tipo de canal que se iba a construir, al nivel del mar (*à niveau* era la expresión francesa) o con compuertas y esclusas. Varios exploradores franceses que habían estado en el Darién hablaron sobre sus experiencias y presentaron propuestas. Joseph E. Nourse, del Observatorio Naval de Estados Unidos, informó sobre la reciente expedición estadounidense a Nicaragua y Panamá. Pero De Lesseps era el centro de la atención general, y cuando declaró que en el istmo americano el canal tendría que ser *à niveau et sans écluses* (a nivel y sin esclusas), pareció que esa parte del problema se había resuelto.

Los acontecimientos comenzaron a sucederse. Con el apoyo de los Rothschild, Inglaterra se hizo de la noche a la mañana con el control económico del canal de Suez, y aunque De Lesseps siguió dirigiendo la compañía con sus oficinas en París, su influencia disminuyó considerablemente. La amada empresa, el orgullo de Francia, había pasado a ser la cuerda de salvamento del Imperio británico.

Entonces, antes de que terminara el invierno, llegó la decisión de la Comisión del Canal Interoceánico de Grant. Después de haber sopesado los resultados de sus inspecciones en América Central, la comisión se había decidido por la ruta de Nicaragua. La decisión fue unánime. Panamá solo se mencionó de pasada.

A las pocas semanas se anunció que la Société de Géographie iba a patrocinar un gran congreso internacional con el propósito de evaluar las consideraciones científicas pertinentes en la construcción de un canal centroamericano. Se afirmó que los esfuerzos estadounidenses habían sido insuficientes.

III

Se prestó a grandes debates la cuestión de si Ferdinand de Lesseps era solo una figura decorativa en la Sociedad Financiera Türr, un cómplice voluntario o su guía espiritual. En algunos relatos se le representaba como una víctima de fuerzas más allá de su control. «Era inevitable que el torbellino fuera arrastrando a Ferdinand cada vez más cerca de su vórtice», afirma una interpretación de los hechos que rodearon los orígenes de la aventura de Panamá, y se le presenta luchando valientemente contra la corriente. Para muchos observadores estadounidenses de la época, aparecía más bien como el ingenuo inocentón que se dejaba envolver por oportunistas —«influencias maléficas» las llamó un periódico neoyorquino — que colocaban al viejo héroe ante el pueblo francés como chivo expiatorio.

Sin embargo, si las cosas hubieran resultado diferentes, a nadie más que a Ferdinand de Lesseps se le hubiera atribuido el liderazgo impulsor de la empresa, puesto que según las pruebas disponibles, y en virtud del carácter del personaje, solo él parecía estar en posesión de la verdad. Como él mismo señaló una vez a un reportero estadounidense, «o yo dirijo o me niego a actuar».

La recién formada Sociedad Financiera Türr contaba con un número escaso de miembros, pero «muy bien seleccionados» para reclamar atención y confianza inmediatas. Entre los accionistas más conocidos figuraba el senador Émile Littré, autor del gran diccionario francés, y el novelista Octave Feuillet. (Littré declaró que los cinco mil francos con que contribuyó eran la primera inversión financiera que había hecho en su vida.) También estaban el general Claude Davour, Charles Cousin, del Ferrocarril del Norte, el financiero sansimoniano Isaac Perier, y Jules Bourdon, conservador del Teatro de la Ópera. El doctor Henri Bionne, miembro de la Sociedad de Geografía, era una autoridad en las finanzas internacionales, había sido teniente de navío en la Marina francesa y tenía títulos en medicina y derecho. El doctor Cornelius Herz, médico y empresario estadounidense que acababa de establecerse en París, declaraba que era amigo personal de Thomas Edison.

El título oficial de la agrupación era Société Civil International du Canal Interocéanique de Darien. Contaba con un capital de 300.000 francos repartidos en unas sesenta acciones y De Lesseps no figuraba como accionista ni ostentaba ningún cargo. La dirección y el mayor volumen de acciones estaban en manos de tres presidentes. El más notable de ellos era el general Istvan Türr, militar húngaro que se había cubierto de gloria en Sicilia como segundo en el mando junto a Garibaldi y a quien el rey Víctor Manuel II había confiado misiones diplomáticas durante algún tiempo. Con su elegante y esbelta figura y su rostro bien parecido adornado por un bigote tan espectacular como el de Víctor Manuel —debe de haber sido el bigote más largo de todo París en la década de 1870—, Istvan Türr se había convertido en una auténtica celebridad, en uno de esos personajes que todo el mundo señalaba en los bulevares. Entre sus relaciones sociales se contaba *Le Grand Français*.

El segundo era el financiero barón Jacques de Reinach, hombre bajo y robusto, afable y famoso por su gran fuerza política y su desaforado interés por las mujeres jóvenes. Al igual que Türr, había nacido en el extranjero, pero era alemán y judío, como se sabría más adelante. Fue el fundador de la casa bancaria Korn, de Reinach et Compagnie, y se había hecho rico especulando con los ferrocarriles franceses y vendiendo suministros

militares al Gobierno francés. Sus negocios se habían puesto en tela de juicio, aunque no se había demostrado nada serio.

El más importante de los tres presidentes era el teniente de navío Lucien Napoleón-Bonaparte Wyse, hijo ilegítimo de la princesa Leticia, sobrina del primer Napoleón. Tenía veintinueve años y se hallaba en excedencia temporal de la Marina francesa. No se parecía demasiado a los Bonaparte. Alto y esbelto, tenía un rostro amable de amplia frente, ojos azules y barba tupida. Su madre, una mujer sensacional que se había dado a conocer en todas las capitales de Europa, era hija de Lucien Bonaparte, príncipe de Canino, el caprichoso hermano de Napoleón. Se casó muy joven con sir Thomas Wyse, diplomático irlandés, y aunque el matrimonio fracasó, nunca llegó a disolverse legalmente, y cuando nació el teniente Wyse hacía cerca de diecinueve años que la princesa Leticia y su esposo no se veían. También tuvo otras dos hijas ilegítimas, mujeres tan bellas como su madre. Una de ellas se había casado con Istvan Türr, de manera que este y Wyse eran cuñados. La otra, conocida como Madame Rattazzi, era una figura literaria y uno de los personajes más deslumbrantes y comentados de la época. El padre de las dos hermanas era un oficial del ejército inglés que había rescatado a la princesa Leticia de un estanque del parque Saint James cuando esta hizo un intento público de suicidio bastante ridículo en los días de su ruptura matrimonial. Pero la identidad del que fuera el padre del joven teniente jamás se dio a conocer, a pesar de las muchas especulaciones que se hicieron, sobre todo cuando empezó la aventura comercial de Panamá. El dinero que el teniente aportó a la sociedad procedía de su esposa, una acaudalada inglesa.

Fue Wyse quien visitó a De Lesseps, y este desde un principio dio muestras de profundo afecto por un joven con el que se identificaba. Wyse también sería el único miembro de la sociedad que se mostró dispuesto a someterse a peligros físicos o penalidades[4].

El proyecto inicial anunciado por la Société de Géographie comprendía una serie de exploraciones e investigaciones definitivas, un esfuerzo binacional ajeno a cualquier partidismo y la participación de las más

destacadas sociedades científicas. Pero todas las conversaciones cesaron en cuanto se dispuso de la Sociedad Financiera Türr, que se ofreció para hacerse cargo de todo. A fin de obtener la autorización para llevar a cabo las exploraciones en territorio colombiano, se envió a un intermediario a Bogotá, y seis meses después, a principios de noviembre de 1876, partió una expedición de diecisiete hombres a bordo del vapor *Lafayette*, el buque insignia de la línea francesa de las Indias Occidentales. El teniente Wyse iba al mando del grupo, secundado por otro oficial naval francés, el teniente Armand Réclus. Llevaban órdenes de hallar y examinar una ruta para el canal, pero limitando sus actividades a la región del Darién, hacia el este de las vías del ferrocarril, puesto que el Gobierno de Colombia había prohibido cualquier intromisión en los derechos de ruta del ferrocarril. En otras palabras, los expedicionarios tenían que buscar el paso únicamente en el área donde la sociedad poseía derechos legales para hacer sus investigaciones, una faja de tierra que apenas llegaba a la anchura propuesta en el proyecto original de la Société.

Los exploradores dedicaron seis meses a cumplir su cometido, contando los dos meses que emplearon en el viaje de ida y vuelta. Todos fueron atacados por la malaria, dos hombres murieron en la selva y otro más durante el viaje de regreso. Wyse volvió muy delgado y agotado, con la piel cubierta de pequeñas cicatrices dejadas por la mordedura de los insectos. También volvió completamente desilusionado y ni siquiera trataba de ocultar su desaliento. Aunque habían logrado cruzar la divisoria, el terreno, el calor agobiante y las lluvias les habían derrotado. Lo más que podía recomendar —y por mera suposición— era la construcción de un canal en el Darién con un túnel de por lo menos 14,5 kilómetros de largo.

De Lesseps mostró su insatisfacción. Se desconoce cuál fue su participación en la organización de la expedición. Al parecer, su papel se limitaba a hacer de árbitro, pues era el director de la Comisión de Iniciativas de la Société.

En todo caso, después de haber escuchado el informe del joven oficial, declaró que no servía de nada. Dijo que él solo estaría dispuesto a dar su aprobación a un canal al nivel del mar, sin esclusas ni túneles. Además, ahora ya sabía dónde debía abrirse el canal. Así lo declaró más tarde a un

periodista de Nueva York: «Cuando los señores Wyse y Réclus presentaron su informe, les dije claramente que no podía haber otra ruta que la que seguía el ferrocarril. “Si regresan con un informe favorable para abrir un canal al nivel del mar sobre esa ruta, yo me inclinaré por él”».

Así pues, Wyse y Réclus volvieron a embarcarse, acompañados por muchos de los hombres que habían tomado parte en la primera expedición. Pero esta vez las cosas fueron distintas. Si consideramos lo mucho que dependía de sus esfuerzos y todo lo que se arriesgaba en la llamada Investigación Wyse en Panamá, resulta interesante ver en qué ocuparon su tiempo.

Tras desembarcar en Colón y cruzar hasta la ciudad de Panamá, Wyse reunió las provisiones necesarias y zarpó hacia las costas de San Blas en el Pacífico, donde parece que sus esfuerzos fueron limitados. En realidad, resulta extraño que se tomara esas molestias conociendo la actitud de De Lesseps. Al cabo de tres semanas, con la certeza de que no era posible abrir un canal en San Blas sin horadar un túnel, Wyse ordenó a todos que regresaran a la ciudad de Panamá.

Al teniente Réclus se le pidió que explorara la ruta de Panamá siguiendo la línea del ferrocarril, y puesto que eso constituía una violación del acuerdo concertado, Wyse decidió ir él mismo a Bogotá. El tiempo apremiaba. A primeros de abril, el presidente de Colombia, Aquileo Parra, dejaría su puesto, y se sabía que apoyaba la empresa Wyse-Türr.

Mientras tanto, el teniente Réclus inició un reconocimiento extraoficial de la vertiente del Pacífico a unos cuantos kilómetros al este de las vías del ferrocarril con la ayuda de un joven ingeniero panameño, Pedro Sosa. Como el propio Réclus anotó en su diario, no se trataba «de una exploración en el verdadero sentido de la palabra». Era más bien un paseo, una excursión en tren. Sosa cayó enfermo antes de que transcurriera una semana; luego también Réclus sufrió terribles dolores de oído y dio por terminados los trabajos. El 20 de abril habían regresado a la ciudad de Panamá, y diez días después, al no tener noticias de Wyse, Réclus zarpó rumbo a Francia.

Y ese fue el resultado de la Investigación Wyse. La exploración de la ruta de Panamá, que «no era una exploración», abarcó dos semanas y cuatro

días. Wyse no había tomado parte en ella y en realidad no se había hecho ninguna investigación.

Por el contrario, la expedición estadounidense de tres años antes había permanecido dos meses y medio en Panamá, y se había dedicado prácticamente todo ese tiempo al trabajo de campo. Los estadounidenses, más de un centenar, habían tendido una línea de niveles de un océano al otro, explorado la cuenca del Chagres y trazado mapas, cartas y cuadros estadísticos. Y la Imprenta del Gobierno de Washington había puesto a disposición de los interesados la mayoría de los hallazgos, salvo los planos y los mapas, en un amplio documento de varios cientos de páginas, algo con lo que a Wyse le habría gustado contar. Lo cual supuestamente no habría planteado ningún conflicto, puesto que el material había sido publicado con el fin de establecer un intercambio de información científica y los estadounidenses ya habían rechazado la ruta de Panamá.

Fue mucho después, una vez que Wyse había regresado sano y salvo a París, cuando escribió sobre su misión en Bogotá, por entonces una de las ciudades más inaccesibles de la faz de la Tierra. De la ciudad de Panamá a Bogotá solía hacerse un viaje de tres o incluso cuatro semanas, aunque la distancia en línea recta no era de más de 805 kilómetros. Además, a la llegada se encontraba un mundo completamente distinto al de Panamá: una ciudad de piedra gris enclavada sobre una meseta a 2.622 metros de altura, bordeada por dos de las tres ingentes cadenas montañosas de los Andes que dividen a Colombia como los dedos de un gigante; un clima húmedo y templado que varía muy poco, con el cielo casi siempre cubierto de nubes; una población solemne y empobrecida, vestida con ropas negras; y una clase dirigente formada por los banqueros, eruditos y poetas que hablaban el castellano más perfecto que se podía escuchar en América latina.

Puesto que las selvas del Darién se hallaban entre Panamá y el resto de Colombia, Panamá estaba tan aislada como si fuera una isla, y a Colombia solo se llegaba por mar, ya fuera el Caribe o el Pacífico. Primero se navegaba hasta Barranquilla o Buenaventura. El viaje Barranquilla-Bogotá suponía 523 kilómetros en vapor remontando el río Magdalena hasta un

punto llamado Honda, y de allí otros 160 kilómetros entre las montañas, a caballo o en carro. No había ferrocarriles.

El otro camino, desde el puerto de Buenaventura, que fue el que tomó Wyse, era más corto, pero mucho más difícil. Comprendía en total 523 kilómetros, los que tuvo que recorrer Wyse a caballo junto con su compañero, un abogado francés llamado Louis Verbrugghe, los dos envueltos en ponchos y cubiertos con los grandes sombreros de Panamá. La dirección general que siguieron, según escribió Wyse, fue la *perpendiculaire* (perpendicular).

Llegaron a Bogotá en once días justos, durante los cuales a veces pasaron las veinticuatro horas a caballo. Llegaron sin afeitar, con la ropa desgarrada y asquerosa. Wyse había perdido una espuela y llevaba rota la otra, de suerte que provocaba un ruido metálico desconcertante al caminar por las piedras de las calles. En los hoteles se negaban a recibirlos por su aspecto, como cuenta Wyse en su relato. Pero a la mañana siguiente, el 13 de marzo, bañado, afeitado y más presentable, se reunió con Eustorgio Salgar, el ministro de Relaciones Exteriores. El 14 de marzo visitó al presidente Parra, quien se sentía particularmente «bien dispuesto» hacia sus propuestas.

Los periódicos de Bogotá, estrechamente ligados al partido en el poder, los liberales, se refirieron escuetamente a la visita de Wyse a la capital. No se sugirió en absoluto que esa visita tuviera una importancia enorme para el futuro de Colombia, que Wyse había llegado expresamente para concertar el contrato básico para construir un canal en Panamá, un contrato que podría significar un mundo diferente para Colombia en los siglos venideros o, de forma más inmediata, una ayuda para resolver los grandes problemas financieros del país. Tal vez alguien había decidido que se podría alcanzar un trato más ventajoso con el joven teniente menospreciando su importancia.

El 15 de marzo, tres días después de su llegada, Wyse presentó un borrador del contrato. Todo iba marchando tan bien como cabría esperar. Cinco días más tarde, apenas con unas leves modificaciones, Salgar y Wyse estamparon sus firmas al pie del documento, y al cabo de tres días, el 23 de marzo de 1878, el presidente Parra, a quien solo le faltaba una semana para

dejar el poder, firmó también. La aprobación por parte del Senado colombiano requirió más tiempo, pero a mediados de mayo, con la concesión por fin en el bolsillo, Wyse emprendió el viaje de regreso a Panamá, esta vez en los vapores del río Magdalena.

En la ciudad de Panamá, el ingeniero Pedro Sosa le informó sobre lo poco que él y Réclus habían logrado realizar, pero Wyse no se detuvo por ello. Se apresuró a dejar arreglados sus asuntos lo antes posible, vendió los suministros sobrantes de las expediciones, le regaló a Sosa los instrumentos de investigación y se marchó. Parece que solo se sintió obligado a ver Nicaragua —a viajar por la ruta que los estadounidenses habían establecido —, y fue otro recorrido realizado en un tiempo récord. Cruzó desde San Juan del Norte, navegando en vapor por el río San Juan y luego por el lago. Los estadounidenses habían «simplificado» considerablemente su tarea, informó después. De hecho, su expedición a Nicaragua había sido la más extensa y completa. Para trazar su ruta del canal habían tenido que abrir un camino casi de la longitud del valle entero, o más del doble de la distancia cruzando Panamá, y buena parte del tiempo los hombres habían trabajado en pantanos con el agua hasta los hombros. Su investigación había sido una hazaña que Wyse supo apreciar en lo que valía. Él solo se detuvo el tiempo suficiente para recoger algunas muestras de las rocas.

De Nicaragua se dirigió a Washington, pero vía San Francisco, otro de los aspectos extraños del relato, puesto que habría podido regresar fácilmente a Colón, tomar un vapor a Nueva York y ahorrarse varios miles de kilómetros. Es probable que quisiera valorar personalmente el interés financiero en San Francisco, la ciudad estadounidense que más beneficios obtendría con la apertura del canal. Pero puede que solo quisiera tomar el tren transcontinental para viajar, como Phileas Fogg, a lo largo de «la cinta metálica ininterrumpida». Fueran cuales fuesen las razones, se le puede representar sentado en un sillón de los vagones de lujo del ferrocarril Union Pacific, observando el «variado paisaje», como lo había hecho Fogg, comprobando su reloj al llegar a Great Salt Lake, o tomando el aire durante la parada en la estación de Green River.

En el Departamento de Marina, en Washington, fue recibido por el comandante Edward P. Lull y Aniceto García Menocal, autores de las

investigaciones sobre Nicaragua y Panamá. Lull había estado al mando de todo; Menocal, nacido en Cuba, había encabezado al grupo de ingenieros civiles designados por el almirante Ammen «para situar los resultados de los trabajos fuera del alcance de las críticas».

La conversación fue cordial pero infructuosa para Wyse. Los estadounidenses dieron muestras de interés por sus viajes, y Wyse, que hablaba un inglés perfecto, les relató buena parte de sus esfuerzos pioneros en la selva. Sin embargo, lo que había ido a buscar eran los mapas y los planos, que se le negaron educadamente, pues el Departamento «no estaba dispuesto» a concederle lo que solicitaba. Preguntó si podía presentarle sus respetos al almirante Ammen, pero también se le respondió que «no estaba disponible».

Así pues, sin llevar otra cosa que el contrato obtenido en Bogotá —la famosa Concesión Wyse—, zarpó de Nueva York; no había hecho una investigación propia en Panamá, ni mapa alguno, y únicamente contaba con el trazado para el ferrocarril veinte años atrás. Sin embargo, por el momento, la concesión era más que suficiente. Estaba por verse si su valor monetario iba a ser extraordinario.

El acuerdo estipulaba lo siguiente:

Los Estados Unidos de Colombia garantizan a la Société Civile —la Sociedad Financiera Türr— el privilegio exclusivo, válido por noventa y nueve años, de construir un canal a través del istmo de Panamá. A manera de fianza que garantizara su buena fe, los concesionarios estaban obligados a depositar 750.000 francos en un banco de Londres antes del año 1882. Se establecía el requisito de que las investigaciones fueran realizadas por una comisión internacional de ingenieros competentes, que debía formarse y realizar sus tareas en el término de tres años, mientras que a los concesionarios se les concedían dos años más para que organizaran una compañía para el canal, y luego doce años adicionales para construirlo.

Colombia, por su parte, iba a recibir el 5 por 100 de los ingresos brutos que obtuviera el canal durante veinticinco años, el 6 por 100 durante los siguientes veinticinco años, el 7 por 100 en los veinticinco años siguientes y el 8 por 100 en los últimos veinticinco años de la concesión. Sin embargo, la cifra mínima de los pagos nunca podría ser inferior a 250.000 dólares, la

misma que se pagaba a Colombia como parte en las ganancias del ferrocarril de Panamá.

Asimismo, Colombia concedía a la compañía, sin cargo alguno, 500.000 hectáreas de terreno público, además de una faja de tierra de veinte metros de ancha a cada lado del canal. Los puertos terminales, así como el canal mismo, se declararon zonas neutrales a perpetuidad. Al término de noventa y nueve años, el canal quedaría en manos de Colombia.

Se estipulaban otras condiciones, pero las principales eran estas:

La concesión podía ser transferida (es decir, vendida) a otros individuos o agrupaciones financieras, pero bajo ninguna circunstancia se vendería a un gobierno extranjero. Se dejaba a la discreción de los concesionarios negociar algún «acuerdo amistoso» con el ferrocarril de Panamá sobre sus derechos y privilegios.

Tan pronto como volvieron a reunirse en París Wyse y Réclus, redactaron un proyecto conjunto para presentárselo a De Lesseps. Se trataba de abrir un canal al nivel del mar siguiendo la línea del ferrocarril de Panamá, pero de nuevo recurrían a un túnel como característica esencial. De Lesseps no puso objeciones. Tampoco dio muestras de descontento por la llamada Investigación Wyse. La única voz que se levantó en contra en ese estadio fue la de un joven ingeniero húngaro llamado Bela Gerster, que había estado al servicio de Wyse en las dos expediciones y que se negó rotundamente a firmar el informe definitivo de su jefe. Gerster preparó su propio informe, pero cuando lo llevó a varios periódicos franceses ninguno se interesó en publicarlo.

Había que atar algunos cabos sueltos antes de que De Lesseps pudiera convocar su congreso sobre el canal. Tenía que contar con una garantía de que los estadounidenses asistirían —su presencia era esencial para el prestigio del asunto— y también necesitaba un compromiso por parte de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en el sentido de que no habría problemas para llegar al «acuerdo amistoso» que requería la Concesión

Wyse. En realidad, lo que quería era comprar el ferrocarril. Por lo tanto, Wyse partió una vez más a principios de 1879 y llegó a Nueva York para entrevistarse con el presidente de la Panama Railroad Company, un inteligente especulador de Wall Street llamado Trenor W. Park. Al ponerse de pie para saludar a Wyse, Park no parecía más alto que un muchachito de doce años, pero había llegado muy lejos en el mundo de los negocios por su destreza para aprovechar cualquier situación ventajosa, y en aquel momento se hallaba en una extremadamente privilegiada, como él y Wyse bien sabían. Para entonces los detalles del contrato de Bogotá eran del conocimiento público, y si no se lograba un entendimiento amistoso con Trenor Park, el mayor accionista del ferrocarril, era evidente que el contrato carecería de valor.

Estaba en manos de Park decidir si Wyse o De Lesseps podían seguir adelante con sus planes.

Park «no se mostró enteramente reacio» a vender el ferrocarril. Su precio, le dijo a Wyse, era de 200 dólares por acción, es decir, el doble del valor de mercado en ese momento. Debe quedar bien entendido que Park poseía quince mil acciones.

Después, en Washington, no solo consiguió Wyse entrevistarse con el almirante Ammen, sino que fue presentado al secretario de Estado, William Evarts, y más adelante al presidente Hayes, quien manifestó un profundo interés en el próximo congreso de París. Sin embargo, Evarts parecía tan desconfiado como lo había estado Palmerston respecto a Suez. El infortunado intento de Napoleón III de instalar a Maximiliano como emperador de México había inquietado a Evarts y a muchos estadounidenses acerca de Francia y sus aspiraciones en el hemisferio occidental, y tomaban con muchas precauciones a cualquiera que llevase el nombre de Bonaparte, por muy amable que pareciera el teniente Wyse. Así pues, fue una entrevista difícil.

Finalmente, Evarts aceptó que Estados Unidos participara en el congreso, pero solo Ammen y García Menocal podrían asistir como delegados autorizados. Los dos podrían unirse a las discusiones técnicas —para «comunicar las informaciones científicas, geográficas, matemáticas o cualquier otro dato […] que se les pidiera o que pareciera importante»—,

pero no tendrían poder oficial o función diplomática, ni voto en relación con la política de Estados Unidos sobre el canal.

Poco tiempo después, en París, al comienzo de la primavera de 1879, justo antes de que se inaugurara el congreso, Charles de Lesseps se reunió con su padre en el despacho del doctor Henri Bionne, una de las figuras más respetadas de la Sociedad Financiera Türr.

A los treinta y ocho años, Charles estaba casi calvo y, debido a sus gruesas cejas oscuras y su barba espesa, parecía mucho mayor de lo que era. Al igual que su padre, era orgulloso y de naturaleza amable. Era, además, un administrador capaz, lo cual, unido a su sentido común y su capacidad de trabajo, le había granjeado la admiración general en Suez, donde había estado como ayudante principal de su padre. Era inteligente más que brillante, minucioso y considerado, pero carecía del *glamour* paterno o su necesidad de reconocimiento público. Charles era un jugador de ajedrez.

Las exigencias que se le habían impuesto en Suez fueron pesadas. Su único hijo, «el pequeño Ferdinand», había muerto en 1865 de cólera en la infancia en la ciudad de Ismailía. Seguía idolatrando a su padre y siendo su brazo derecho en muchos sentidos. Charles, como se diría más tarde, era sobre todo un hijo devoto, y además sabía que su devoción se recompensaba con creces.

Charles se opuso enérgicamente a la aventura de Panamá desde el primer día que el teniente Wyse llegó a La Chesnaye para presentar su proyecto. Le parecía que todo el plan era una locura.

El relato que tenemos sobre la escena que se desarrolló en el despacho de Bionne es el que hizo Charles años más tarde en sus memorias particulares.

«¿Qué es lo que deseas encontrar en Panamá? —le preguntó a su padre —. ¿Dinero? No te preocuparías por ganar dinero en Panamá, del mismo modo que no lo hiciste en Suez. ¿Gloria? Ya tienes bastante. ¿Por qué no dejas esta cuestión en manos de otro? Todos los que hemos trabajado a tu lado tenemos derecho a descansar. Sin duda, el proyecto de Panamá es grandioso […] pero considera los riesgos que afrontará quien lo dirija. Tu

triunfo en Suez fue un milagro. ¿No debería estar más que satisfecho quien ya ha realizado un milagro en su vida?»

Luego, sin esperar una respuesta, agregó: «Si estás decidido a actuar, si ya no hay nada que te detenga […], si quieres que te ayude, entonces aceptaré con gusto lo que venga. No me quejaré, suceda lo que suceda. Todo lo que soy te lo debo a ti; tienes el derecho de quitarme lo que me has dado».

Ferdinand de Lesseps repuso que ya había tomado su decisión. Lo que no dijo, lo que tal vez fuera incapaz de admitir para sí mismo en aquellos momentos, era hasta qué punto su confianza en Charles había influido en esa decisión.

3
EL CONSENSO DE UNO SOLO

«Los grandes desatinos están hechos, como las cuerdas gruesas, de una multitud de fibras.»

VICTOR HUGO

I

El Congrès International d'Études du Canal Interocéanique, como se le llamó oficialmente, se reunió en París a las dos de la tarde del jueves 15 de mayo de 1879. Tras siglos de sueños y conversaciones, de exploraciones fallidas y promesas huecas, de escaso conocimiento científico, de poca o ninguna cooperación entre las naciones, las principales autoridades del mundo —ingenieros, oficiales de marina, economistas, exploradores— se reunían bajo un mismo techo, «en la imparcialidad serena de la ciencia», para inaugurar la *grande entreprise*, la mayor empresa de la época. O por lo menos eso se afirmaba.

El escenario era la nueva sede de la Société de Géographie, en el Barrio Latino, en el número 184 del Boulevard Saint Germain, donde las hileras de jóvenes castaños, protegidos por una verja de hierro, ostentaban su follaje nuevo, y la multitud de transeúntes se apiñaba al sol para ver bajar de sus carruajes a los delegados. De Lesseps había elegido mediados de mayo porque en esa época el clima era perfecto para estar en París. Había enviado personalmente cada una de las invitaciones y supervisado el programa, las

reglas, la formación de las comisiones e incluso la diversión. No quiso dejar nada al azar.

En total, entraron 136 delegados por las grandes puertas de roble que daban a la calle. Además de Francia y sus colonias (Argelia y Martinica), estaban representadas otras veintidós naciones: Austria-Hungría, Bélgica, China, Colombia, Costa Rica, Alemania, Gran Bretaña, Guatemala, Hawai (que todavía era una nación independiente), Holanda, Italia, México, Nicaragua, Noruega, Perú, Portugal, Rusia, El Salvador, España, Suecia, Suiza y Estados Unidos. Entre los delegados holandeses figuraba el famoso Jacob Dirks, constructor del canal de Amsterdam. Sir John Stokes y sir John Hawkshaw, ambos ingenieros distinguidos, habían venido de Londres. Los alemanes enviaron a un inspector general de minas; los rusos, a un almirante (en realidad, los rusos se habían interesado tan poco en la histórica convocatoria que ni siquiera se preocuparon por nombrar a un delegado, y no habrían enviado a nadie si De Lesseps no les hubiera mandado un cable en el último momento). Colombia había enviado una delegación de cuatro miembros, uno de los cuales era el joven ingeniero Pedro Sosa. El delegado de México, Francisco de Garay, tenía tanta prisa para no perderse las palabras de apertura de De Lesseps que dejó sus maletas en la aduana de la estación de Saint Lazaire y llegó al Boulevard Saint Germain sin afeitar y con la ropa del viaje. En una tienda cercana adquirió el atuendo apropiado (sombrero de copa, chaqué y guantes grises), mandó que le enviaran un barbero y luego hizo su entrada con tiempo de sobra, una historia que divirtió mucho a De Lesseps.

La delegación de Estados Unidos, la más numerosa de todas las extranjeras, la componían once personas, incluidos el almirante Ammen, Menocal y el comandante Selfridge, más los delegados de la American Geographical Society, la National Academy of Science, los de la Junta de Comercio de Estados Unidos y los de la municipalidad de San Francisco. En el grupo francés destacaban personajes tan distinguidos como el explorador Jules Flachat, el economista y geógrafo Levasseur; Daubrée, presidente de la Académie des Sciences; Alexandre Gustave Eiffel, de la Société des Ingénieurs; y el elegantísimo almirante de La Roncière-Le

Noury. Por último, figuraba el mismo De Lesseps, el foco de atención, con su joven esposa del brazo.

Se reunieron en la *grande salle* del primer piso de la Société, un auditorio muy bien decorado en color crema, con un alto techo abovedado y un pequeño estrado, que tenía capacidad para casi cuatrocientas personas sentadas. De Lesseps, los restantes directivos y el almirante de La Roncière-Le Noury ocuparon el estrado; los delegados llenaron las cinco primeras filas, mientras que todos los asientos restantes los ocuparon los espectadores, incluidas, como no dejó de señalar ningún reportero, muchas damas elegantes con los sombreros de plumas que estaban de moda por entonces. Cuando De Lesseps se puso en pie para dar la bienvenida, se produjo una nutrida ovación.

Sin embargo, la primera sesión fue puramente ceremonial y no se entró en materia. De Lesseps dijo algunos cumplidos («La presencia de damas en una reunión científica siempre es un buen presagio»), y Henri Bionne, quien iba a ser el secretario del congreso, leyó un artículo bastante aburrido sobre el particular interés de la Société por la idea del canal. Después, De Lesseps presentó a las personas que iban a encabezar las diversas comisiones, describió rápidamente las funciones de cada una y luego fue leyendo la lista completa de los delegados, pidiéndoles que se pusieran de pie a medida que los nombraba para darse a conocer. (El señor Li-Shu-Chang, primer secretario de la legación de China en Londres, fue el que recibió los aplausos más prolongados, puesto que se tenía la esperanza de que fuera China la que proporcionara el mayor número de trabajadores para excavar el canal.)

A varios de los miembros de la delegación estadounidense les molestó todo esto. Era evidente que las palabras de De Lesseps habían sido improvisadas. Toda la sesión duró apenas una hora y no se había escuchado a nadie más que a De Lesseps y a Bionne. Parecía algo deliberadamente preparado de antemano. A pesar de la insistencia para que fueran muchas las naciones participantes, era palpable el predominio de la delegación francesa, la mayoría de cuyos delegados parecían comprometidos por una antigua lealtad o por razones de ambición personal a aceptar el curso que De Lesseps dictara. Entre los delegados franceses más prominentes, por

ejemplo, se incluían el antiguo director general de Suez, Voisin Bey; Abel Couvreux, de la gigantesca compañía Couvreux y Hersent, la principal contratista de Suez; y Alexandre Lavalley, que había construido las enormes dragas de vapor que se emplearon en Suez.

De las diversas comisiones, solo una, la cuarta, se podía tomar en consideración: la llamada Comisión Técnica, encargada de decidir el lugar preciso en que se construiría el canal, de qué tipo sería y cuánto iba a costar. Era la comisión más numerosa, y el propio De Lesseps formaba parte de ella junto a los restantes 52 delegados que había asignado, más de la mitad franceses. En realidad, de los 136 delegados que asistían al congreso, un total de 73 eran franceses, y ni una cuarta parte, ingenieros.

Además, De Lesseps parecía dispuesto a agilizar las cosas en un tiempo récord. El congreso, había afirmado como conclusión, tenía que realizar su cometido «al estilo estadounidense, es decir, con rapidez y de forma práctica». Pensaba que una semana bastaría.

Tal vez la valoración menos cohibida del congreso fue la del representante de la American Geographical Society, el doctor William E. Johnston, médico neoyorquino que describió a De Lesseps como un hombre «de buen corazón y condescendiente […] pero también muy ambicioso», y desde el principio estaba convencido de que él y los restantes delegados no franceses contarían muy poco. Escribió que en especial Ammen y Menocal estaban de sobra en aquella reunión. Ningún plan que no fuera el del famoso francés y sus compatriotas tendría la menor oportunidad de ser considerado.

No obstante, De Lesseps había recibido a los estadounidenses con tanta cordialidad y cortesía que incluso Ammen se distendió. Le había designado como el primero de los cinco vicepresidentes del congreso; hizo que se sentara a su derecha; e insistió para que Ammen y Menocal participaran en la Comisión Técnica.

Las labores de las comisiones menores, que se reunían en otras partes del edificio, eran mínimas y muy poco significativas. Un grupo llegó a la conclusión de que el canal se abriría de allí a diez años y le asignó un tráfico anual más o menos del doble que el de Suez. (En el informe se hacía hincapié en que no podía preverse dicho tráfico en el primer año de

operación, pero De Lesseps pasó por alto esta advertencia.) El grupo encargado de hacer los cálculos sobre el comercio mundial, encabezado por Nathan Appleton, de Boston, delegado de la Cámara de Comercio de Estados Unidos, se reunió tres veces sin ningún resultado. La comisión para el estudio de las dimensiones de los barcos llegó de inmediato a la conclusión de que el canal no tendría que ser ni más ancho ni más profundo que el de Suez, y la comisión dedicada a calcular los peajes, presionada para presentar datos de la nada, puesto que no se conocía lo que la Comisión Técnica decidiría, hizo su informe con suposiciones. Estableciendo un peaje de 3 dólares la tonelada, el canal podría obtener un ingreso bruto de 1.800.000 dólares anuales, con lo cual las ganancias netas no serían inferiores a los 8 millones de dólares anuales, es decir, un rendimiento del 8 por 100 si el canal costaba 100 millones de dólares.

Las deliberaciones de la Comisión Técnica, cuyas reuniones tenían lugar en el auditorio, continuaron siendo el centro de la atención general, pues «la serena imparcialidad de la ciencia» quedó hecha pedazos en la primera de las sesiones, el 16 de mayo.

El primer orador iba a ser el almirante Ammen —otra de las cortesías de De Lesseps—, pero el baúl que contenía los informes y mapas de las investigaciones estadounidenses se hallaba detenido en alguna parte entre Liverpool y París. Así pues, fue el comandante Selfridge quien habló en lugar de Ammen, y eligió el tema de la ruta por el río Atrato, lo cual no debería haber sido un problema si Ammen hubiera permitido que Selfridge hablara como quisiera. Pero Ammen pensaba que los proyectos sobre el río Atrato carecían de valor y no estaba dispuesto a que alguien tuviera la impresión de que Selfridge hablaba como representante oficial del Gobierno estadounidense; y, al parecer, tampoco le gustó que tuviera una buena aceptación, pues nunca le había tenido aprecio personal. (No llegó a saberse la causa de su antipatía.) Ammen rechazó abiertamente algunas de las afirmaciones de Selfridge y en un abrir y cerrar de ojos se entabló una violenta e indigna disputa entre ambos: Ammen insistía en que él, como jefe de la delegación estadounidense, tenía la última palabra; Selfridge se negaba a condescender ante el augusto almirante (ya retirado) y alegaba con la misma convicción que tenía perfecto derecho a ser escuchado y que,

además, podía hablar con autoridad, puesto que él por lo menos había estado allí.

A Selfridge le pidieron que volviera a dar una charla a la comisión a los pocos días. Sus exploraciones en el Darién, sus alegatos en favor de un canal *à niveau* y su francés bastante aceptable le convirtieron en una figura popular. (Más adelante, cuando el congreso finalizó, se le concedió la Legión de Honor por sus exploraciones pioneras en el Darién.) Pero el proyecto del Atrato, a pesar de que era un *projet sans écluses*, nunca tuvo la oportunidad de atraer una atención seria, como debía haber reconocido Ammen, y fue descartado en cuanto acabó de hablar sobre él. Lo que sí interesó a los delegados fue el tono de la disputa entre los dos eminentes estadounidenses, ver con cuánta intensidad, con qué apasionamiento, discutían el tema dos compatriotas, dos oficiales y caballeros.

El turno de Ammen llegó al día siguiente, una vez que se localizó el baúl perdido, y fue seguido inmediatamente por Menocal. El efecto fue sorprendente. «Cuando les llegó el turno a los señores Ammen y Menocal de presentar las cifras y estimaciones para las distintas rutas, se produjo una verdadera revolución —escribió el doctor Johnston—. Los numerosos ingenieros que habían asistido para estudiar seriamente y sin prejuicios la cuestión se quedaron asombrados al comprobar que nadie en Europa sabía nada al respecto. La exposición de los delegados estadounidenses fue una revelación.»

La parte que le correspondió a Ammen fue una breve descripción general de las investigaciones estadounidenses, pero los mapas y planos que empleó para ilustrar sus comentarios provocaron un efecto instantáneo, puesto que nada de ese tipo se había visto antes en Europa. Después siguió la «exposición técnica» sobre Nicaragua de Menocal.

La apertura de un canal en Nicaragua ofrecía menores problemas de ingeniería que su construcción en cualquier otro lugar, se informó al auditorio. El coste, basado en una investigación real, resultaba tan reducido, en comparación con los otros, que solo por razones económicas debería dársele preferencia al canal de Nicaragua. El plan era para un canal con esclusas, pues uno a nivel del mar estaba fuera de cuestión.

La ruta del canal era muy semejante a la que había trazado el ingeniero Orville Childs, enviado por Vanderbilt al comienzo de la década de 1850. El río San Juan se haría navegable mediante la construcción de pequeñas presas que se comunicarían en sectores relativamente cortos. Subiendo por el oeste hasta el lago habría unos 64 kilómetros de canal y diez esclusas. Desde el lago hasta el Pacífico, una distancia de solo 26 kilómetros, habría un segundo sector de canal con otras diez esclusas para descender hasta el nivel del mar. Toda la ruta, desde Greytown hasta Brito, en el Pacífico, mediría algo más de 291 kilómetros, es decir, más de tres veces la longitud de la ruta de Panamá. Pero, como en el proyecto de Childs, 90 de los 291 kilómetros ya los proporcionaba el lago y casi 112 kilómetros del río San Juan podrían hacerse navegables para barcos de altura. Así pues, solo quedaban 80,5 kilómetros —93,692 kilómetros, de acuerdo con los cálculos de Menocal— de construcción real de un canal, lo que equivalía a un poco más de la longitud del canal en Panamá.

El coste de ese canal podría ser de 65.600.000 dólares, un tercio menos que el precio citado por el teniente Wyse para su proyecto.

Fue una exposición brillante y convincente que duró cinco horas, y resultó aún mejor ante el orador que siguió: el teniente Wyse. Menocal había hablado como alguien que había valorado todos los ángulos del problema, había examinado cada detalle y había recorrido cada metro del terreno con sus propios pies. Era el profesional con conocimiento, la voz de la experiencia. Wyse, en cambio, fue muy vago en los detalles y muy inseguro en los hechos. Uno de los delegados opinó que había hablado como si hubiese soñado todo su proyecto sin haber salido de París.

Wyse, el general Türr, Armand Réclus y varios socios más estuvieron presentes desde la primera sesión y, si bien ninguno de ellos era un delegado acreditado, por lo que en teoría no tenían poder ni voz, como miembros de la Société de Géographie se sentían como en casa en ese recinto y todos los conocían. Dio la casualidad de que a Wyse se le otorgó la medalla de oro de la Société ese año por sus exploraciones en el Darién. Sin embargo, desde que empezó a hablar sobre su proyecto de Panamá, numerosos delegados comprobaron que tenía muy poco conocimiento del terreno y que en realidad no existía la comentada Investigación Wyse. Y

mientras que Menocal había solicitado que se le hicieran preguntas y las había respondido a plena satisfacción de los ingenieros presentes, Wyse fue incapaz de defender su plan siquiera en lo más fundamental. De forma específica, no sabía qué se podía hacer respecto al río Chagres, que aparecía en el camino de cualquier canal que siguiera la ruta del ferrocarril, o cuando bajaba al nivel del mar, cómo se podían afrontar las mareas de seis metros de altura del Pacífico.

El lunes 19 de mayo, el general Türr y el teniente Réclus aparecieron ante el comité y hablaron durante varias horas más, pero no aportaron mucho más que Wyse.

El martes 20 de mayo, Menocal volvió a ocupar la tribuna y declaró que, tras haber pasado tres meses en el valle del Chagres, su juicio profesional era que cualquier intento de construir un canal en Panamá resultaría desastroso. El río planteaba un problema absolutamente inevitable. Un canal cualquiera en Panamá —con esclusas o al nivel del mar — tendría que cruzar el río una o varias veces. Si se abriera un canal al nivel del mar cortando el cauce del río, el resultado, como podía suponer cualquiera, sería una magnífica catarata. La caída del río dentro del canal tendría una altura de casi trece metros, y eso tomando la medida durante la estación seca, cuando el río tiene una profundidad de pocos metros. Pero durante la temporada de lluvias el río se convertía de improviso en un torrente impetuoso. A veces crecía más de tres metros en una hora. Cuando se producían las crecientes y había inundaciones, la altura de las aguas en su cauce podía llegar a once metros, y la anchura, hasta 457 metros. El coste de una obra para dominar esa fuerza colosal —si fuera posible realizarla— superaba todo cálculo.

Admitió Menocal que la primera vez que fue a Panamá, en 1875, tenía la intención de esbozar un proyecto para un canal al nivel del mar. Había abandonado la idea tan pronto como advirtió la verdadera naturaleza del río Chagres. Cualquier proyecto que no tomara en cuenta ese río sería poco realista.

El teniente Wyse pidió la palabra para preguntar dónde había obtenido el orador sus datos. Menocal le respondió que los había sacado de investigaciones sobre el terreno y de las informaciones que le

proporcionaron las autoridades locales. Sus cifras procedían de sus observaciones de campo.

El proyecto oficial estadounidense para Panamá consistía en un canal con esclusas que salvara el problema del Chagres pasando por encima. Menocal había diseñado un colosal viaducto de piedra con una longitud de 580 metros para que el canal pasara por encima del río en un punto llamado Matachín. La elevación del canal en el viaducto —es decir, el punto más alto del canal— sería de 38 metros, y para elevar los barcos hasta esa altura y bajarlos al nivel del mar habría veinticuatro esclusas (doce en cada dirección, desde el punto más alto). La construcción de dicho canal costaría 94.600.000 dólares, una cifra que dejó confusos a muchos de los presentes, puesto que era más o menos la misma que había calculado Wyse para su canal al nivel del mar.

Menocal creía que era la solución más ingeniosa posible considerando las circunstancias, pero no se atrevía a recomendarla. En conciencia, no se aventuraba a recomendar la construcción de ningún tipo de canal en Panamá. Hasta un canal de esclusas, subrayó, estaría siempre a merced de posibles inundaciones, y además advirtió que los profundos cortes que deberían hacerse en la cordillera, en la zona llamada La Culebra, crearían el peligro constante de deslizamientos de tierra y aludes de lodo sobre el canal.

«La sorpresa y la dolorosa emoción de todos aquellos que esperaban poder construir un canal al nivel del mar y de sus muchos amigos que habían asistido fue indescriptible —escribió Daniel Ammen—. Veían ante sí que los proyectos que con tanta confianza habían presentado para su adopción resultaban completamente impracticables.»

«Desde ese momento —observó el doctor Johnston—, el congreso empezó a ser real y no una farsa.»

En conjunto, la Comisión Técnica iba a considerar las propuestas para catorce puntos distintos en el mapa de América Central. Se había presentado, por ejemplo, el viejo proyecto de Frederick Kelley por la ruta de San Blas. Francisco de Garay, el delegado mexicano, habló en favor de la ruta de Tehuantepec. Pero esas y otras propuestas fueron rechazadas una por una. En menos de una semana, la cuestión se había reducido a dos

proyectos, el de Wyse, por Panamá, y el de Estados Unidos, por Nicaragua, y para muchos delegados que habían escuchado la exposición de Menocal la opción se reducía a la ruta de Nicaragua. De haberse hecho una votación después de que Menocal dio a conocer sus observaciones sobre Panamá, es probable que el congreso hubiese elegido la ruta de Nicaragua, como admitió en privado el mismo De Lesseps; pero, como era este quien mandaba, tal iniciativa no llegó a considerarse.

De Lesseps desarrollaba una actividad extraordinaria entre bambalinas, hablando con los delegados franceses de forma «que dejaría avergonzado a un moderno candidato político estadounidense». No había vuelta atrás. No darían su acuerdo a ninguna otra decisión que no fuera la de Panamá. «Aquella era la ruta de los franceses —escribió el doctor Johnston—. Habían estado creando entusiasmo hacia su ruta; los banqueros y el público en general no hubieran dado un céntimo por otra ruta que no fuera la que patrocinaban el señor De Lesseps y el teniente Wyse. Así pues, el descarte de esa ruta significaba la renuncia de Francia a conquistar la gloria de abrir el canal interoceánico, y eso no le pasaba a nadie por la cabeza ni por un momento.»

Además, para entonces se daba por cierto que estaban en juego enormes sumas de dinero. Corría el rumor de que se había formado en secreto una compañía para el canal de Panamá. «Íbamos a presenciar cara a cara el singular espectáculo de un congreso que se había vuelto serio y honrado y que veía claramente dónde estaba lo cierto —observó el doctor Johnston—, y, sin embargo, se veía obligado a ser deshonesto y llevar a cabo los planes originales por cualquier medio. […] Era como si en una partida de naipes en la que los jugadores no tuvieran cartas, sino mucho dinero, se dijera: “Acepto tu apuesta y la doblo”.»

Pero debe destacarse que los estadounidenses no fueron los únicos en poner pegas. Un respetado ingeniero francés llamado Ribourt, uno de los constructores del célebre túnel de Saint Gothard, pidió a los delegados que no juzgaran a la ligera la magnitud de la empresa. Para abrir un canal al nivel del mar a través de Panamá y horadar un túnel, como proponía el teniente Wyse, se requerían al menos nueve años de trabajo incesante, incluso si se trabajaba las veinticuatro horas del día. Afirmó que el coste

sería el doble de la cifra presentada por Wyse. En opinión del respetado John Hawkshaw, era físicamente imposible abrir un canal al nivel del mar, puesto que se necesitaría drenar por completo el Istmo en el punto requerido. El túnel que se proponía construir no sería del tamaño suficiente para dar paso a un volumen tan enorme de agua, y mucho menos a los barcos.

Wyse y Réclus estaban furiosos. Réclus salió del paso con una lista rápida de afirmaciones superfluas y reconvenciones. Cuando el presidente de la sesión le pidió que limitara sus observaciones a la cuestión que se estaba tratando, Wyse interrumpió a gritos y replicó que sus proyectos se veían constantemente atacados y que nunca se les daba la oportunidad de defenderlos. Sus modales, según observó Daniel Ammen, denotaban «una gran excitación».

Por de pronto, Wyse y Réclus se pusieron a trabajar para hacer drásticas revisiones. Se descartó la idea del túnel. El canal sería abierto de un océano al otro. Las grandes mareas del Pacífico podrían dominarse mediante una esclusa gigantesca que las contuviera en el extremo del canal. El cauce del Chagres se desviaría a un canal que se crearía al efecto, aunque Wyse mostraba gran vaguedad al explicar cómo se iba a realizar.

Ya había transcurrido la semana que De Lesseps consideraba suficiente para solucionar todos los problemas que se plantearan y el consenso parecía más lejano e improbable que nunca. Por lo tanto, el viernes 23 de mayo «se despojó del manto de indiferencia», como escribió uno de los delegados, y convocó otra sesión general en el auditorio. «Es tan tenaz como hábil —observó el doctor Johnston—, y no tiene el propósito de sufrir una derrota.»

Por primera vez habló extensamente, solo en el estrado, con un gran mapa desplegado a sus espaldas. El auditorio estaba pendiente de cada una de sus palabras y hablaba como si todos fueran sus amigos más queridos, tan seguro de su apoyo como lo estaba de su propia superioridad en esos temas. Caminando de un lado a otro delante del mapa, hablaba sin esfuerzo, sin pausas, sin notas. Parecía un actor en el escenario, radiante, viril, formulando sus ideas en los términos más sencillos, directos y sensatos.

Bastaba con mirar el mapa para comprender que Panamá era el lugar indicado para abrir un canal. La ruta ya estaba bien establecida, había un

ferrocarril y ciudades prósperas a cada lado. Únicamente en Panamá se podría construir un canal al nivel del mar. Como es natural, había problemas, pues siempre los hay. En Suez hubo problemas formidables, y muchas autoridades respetables pensaron también que eran insuperables. A medida que fue pasando el tiempo, cuando fue avanzando el trabajo, como es lógico aumentaron las dificultades, pero aparecieron los hombres de ingenio para afrontarlas y vencerlas. Y volvería a suceder lo mismo. Para cada desafío hay un hombre de ingenio capaz de hacerle frente y vencerlo. Era necesario confiar en la inspiración. Respecto al dinero, en Francia había muchísimo en espera de que se abrieran las listas de suscriptores.

Conocía muy bien a su auditorio y pronunciaba cada frase con una seguridad completa en el efecto que produciría. Su público lo adoraba.

II

Ese mismo día, algo más tarde, otro delegado francés que no había tenido nada que decir hasta entonces se plantó ante el auditorio para hacer la declaración más extraordinaria de todo el congreso. Era un hombre de ingenio quien ocupaba el estrado, aunque nadie, ni siquiera De Lesseps, se percató.

Era el barón Godin de Lépinay —Nicholas-Joseph Adolphe Godin de Lépinay, barón de Brusly—, aristócrata de corta estatura y barba, jefe de ingenieros del *Corps des Ponts et Chaussées* (Departamento de Puentes y Caminos) y bien conocido tanto por su talento como por su no disimulado desprecio por todos aquellos que no estuvieran de acuerdo con él. Había encontrado una respuesta original e ingeniosa para el problema de Panamá, incluido su clima infernal, que consideraba el aspecto más serio y conflictivo. Era, como explicó a los delegados, uno de los muy pocos entre los presentes que contaba con una experiencia real para la construcción de una obra de ingeniería «en las tierras calientes de la América tropical». No dijo que esa experiencia había sido la construcción del ferrocarril entre la ciudad de Córdoba y el puerto de Veracruz en 1862, durante la cual una

tercera parte de la mano de obra y dos terceras partes de los ingenieros murieron de fiebre amarilla.

La solución que proponía era la que Philippe Bunau-Varilla denominaría la «idea de la Nicaragua artificial». Por increíble y trágico que parezca, los delegados no le prestaron ninguna atención. Los estadounidenses rechazaron el proyecto, calificándolo de ridículo. Menocal apenas mencionó su nombre en su informe sobre el congreso. Ammen se refirió al «plan», entre comillas, como un medio para ilustrar hasta qué extremos llegaban los franceses en su afán de rescatar la ruta de Panamá. Pero si los delegados hubiesen reaccionado de forma diferente, si hubiesen tomado en serio a De Lépinay, la historia del canal habría sido muy distinta.

El barón reconocía como cierto todo lo que Menocal había dicho respecto al río Chagres. Él mismo había considerado la posibilidad de abrir un canal en Panamá durante años. La idea de excavar hasta el nivel del mar estaba totalmente fuera de la realidad debido a las condiciones del terreno y debía rechazarse sin más. Los que hablaban de desviar el río Chagres de cualquier manera no sabían lo que estaban diciendo y se engañaban. Permitían que el triunfo de Suez distorsionara su capacidad para ver las cosas tal como eran. Dijo que Suez y Panamá no se podían considerar comparables, puesto que las condiciones medioambientales eran enteramente opuestas. «En Suez, el agua es escasa, el terreno es blando, el nivel de la tierra es casi el mismo que el del mar y, aunque hace mucho calor, el clima es saludable. En la América tropical hay agua en exceso, el terreno es duro, de piedras y de roca, y su relieve es accidentado, y además el campo está literalmente envenenado.» Actuar de igual modo en lugares de características tan opuestas sería «ultrajar a la Naturaleza» en lugar de beneficiarse de ella, «que es la meta primordial del ingeniero».

Su propio plan —«el método más natural»— era sencillo y brillante, un auténtico toque genial, y, como el tiempo demostraría, completamente acertado.

Al igual que Menocal, había llegado a la conclusión de que era necesario pasar por encima del río Chagres; pero en vez de un viaducto de piedra en Matachín, tenía en mente la construcción de un puente de agua que cruzara la mayoría del Istmo. Habría dos lagos artificiales con tramos

de esclusas en escalera a los que se subiría desde los dos océanos. Del mismo modo que el lago de Nicaragua era el elemento esencial en el proyecto nicaragüense, puesto que facilitaba la navegación y proporcionaba agua en abundancia para el canal, los lagos artificiales darían ese servicio en Panamá. En otras palabras, por medio de la ingeniería crearía en Panamá las condiciones que ya existían en Nicaragua.

Lo que De Lépinay proponía no era propiamente un canal en el sentido convencional. Los lagos artificiales se crearían construyendo dos grandes presas, una en el río Chagres, cerca del Atlántico, y otra en el río Grande, que vierte sus aguas en el Pacífico. Las presas deberían construirse lo más cerca de los dos océanos que permitiera la configuración del terreno. La del Chagres, la mayor de las dos, debería construirse en la confluencia de los ríos Chagres y Gatún, en un punto llamado Gatún, y contendría el lago más grande. La superficie de los lagos quedaría a unos veinticinco metros sobre el nivel del mar y estarían unidos por un canal que se abriría en la cadena montañosa en La Culebra. Esta sería la única excavación profunda requerida.

Las virtudes del plan eran enormes. Para empezar, reducía considerablemente los trabajos de excavación; eliminaba todos los riesgos de inundación por las crecidas del Chagres, puesto que el río iría a desembocar directamente en los lagos. Las represas controlarían el río y este serviría para abastecer de agua a los lagos y el canal de forma ilimitada. De este modo, el río se convertiría en la sangre vital del sistema y no en su enemigo mortal.

El paso resultante, además, sería un amplio lago y no un canal estrecho. Los barcos navegarían a mayor velocidad y podrían adelantarse sin encerrarse en los apartaderos ni detenerse, como se hacía en Suez. El paso por un canal así no requería más de doce horas, calculando media hora para pasar cada esclusa, aunque en realidad solo serían necesarios quince minutos. Y doce horas solo sobrepasaba en una hora y media el tiempo que se calculaba para cruzar el mejor canal al nivel del mar en Panamá.

Este proyecto podía realizarse en seis años con un coste de 500 millones de francos (100 millones de dólares), incluidos intereses y gastos extraordinarios, pero sin contar lo que costara comprar el ferrocarril de

Panamá, adquisición que subrayó como paso esencial y gasto muy considerable.

Afirmó que lo más importante de todo era el ahorro que el proyecto suponía en vidas humanas. Como todo el auditorio comprendía, casi todas las variedades de fiebre tropical se producían a causa de «miasmas y vapores nocivos» que se desprendían de la vegetación en putrefacción y el suelo degradado de la selva. Toda perturbación excesiva de dicho suelo significaba la propagación natural de la enfermedad en proporciones de epidemia. Pero como su proyecto abogaba por una excavación mínima, habría también una perturbación mínima durante la construcción, y la correspondiente incidencia de las enfermedades sería baja. Por añadidura, una vez que se construyera el canal, buena parte de esos «terrenos venenosos» quedarían sellados por los lagos, lo que produciría un efecto benéfico permanente. Afirmó que excavar un canal *à niveau* en Panamá costaría la vida de no menos de cincuenta mil hombres.

El barón Godin de Lépinay expuso sus ideas con elocuencia y precisión profética, pero los delegados no las consideraron ni siquiera dignas de una simple discusión. El congreso pasó a examinar otros asuntos.

Dos subcomisiones —una sobre túneles y otra sobre canales con esclusas— mantuvieron sesiones a puerta cerrada durante el fin de semana, y el lunes 26 de mayo presentaron sus conclusiones. Se consideraba enteramente practicable el canal de Nicaragua propuesto por Menocal. Según sus cálculos, el coste sería de 140 millones de dólares y, en opinión de la mayoría, podía quedar concluido en seis años. También se consideraba practicable el plan de Wyse, pero su coste se calculaba en 209 millones de dólares. Además, serían necesarios por lo menos doce años para construirlo y se hacía la advertencia explícita de que la apertura de un canal al nivel del mar en Panamá, así como cualquier medida destinada a restringir o modificar la corriente del Chagres, planteaba muchos problemas que no se habían valorado.

Los delegados partidarios del teniente Wyse respondieron comentando en privado —en los pasillos del auditorio, en los cafés y restaurantes del

Boulevard Saint Germain— que De Lesseps «se negaría rotundamente» a quedar al frente de la construcción de cualquier canal que no fuera el de Panamá y al nivel del mar. Esos comentarios produjeron el efecto deseado de hacer que varios delegados que seguían vacilando cerraran filas.

El comandante Selfridge se unió a los que atacaban el proyecto de Nicaragua y por primera vez suscitó el tema de la frecuencia de los terremotos y la actividad volcánica en la historia de Nicaragua. Pero dos de los delegados franceses pertenecientes a la Comisión Técnica, los ingenieros Cotard y Lavalley, que habían trabajado con De Lesseps en Suez, se alinearon con las fuerzas que apoyaban el proyecto de Nicaragua, y lo mismo hizo Gustave Eiffel.

El miércoles 28 de mayo, después de haber asistido a un banquete que se prolongó hasta muy tarde la noche previa (en el Hotel Continental, que daba a los jardines de las Tullerías), el lenguaje de varios oradores se volvió mucho menos diplomático que hasta entonces. Menocal en particular no hizo esfuerzo alguno para ocultar su creciente disgusto. Afirmó que había viajado a París para presentar propuestas serias basadas en volúmenes de información reunidos con grandes esfuerzos y gastos. Él y sus colegas esperaban que los restantes delegados presentaran un material de naturaleza comparable, y mediante una consideración adecuada de todos esos datos, las personas serias, los profesionales de probada competencia, tomaran sus decisiones de una manera razonable e imparcial. En lugar de ello, los proyectos estadounidenses se medían con el mismo rasero que los planes imaginarios esbozados sobre mapas imprecisos, algunos de ellos resultado de la inspiración de una noche.

Con estas declaraciones, la oratoria se fue cargando. Un delegado francés habló durante varias horas y afirmó que debía ser un canal al nivel del mar, fuera cual fuese el coste.

Se llegó a la recomendación final de la Comisión Técnica, la decisión que todo el congreso esperaba, bien entrada esa noche, en medio de una confusión y una excitación tremendas. Hasta en la sosegada relación oficial de las actas se advierte que esa sesión estuvo a punto de convertirse en un altercado. Veinte delegados, casi la mitad de los miembros de la Comisión, abandonaron la sala antes de que tuviera lugar la votación. Al final, solo

Ferdinand de Lesseps y otros dieciocho delegados se mostraron dispuestos a votar una determinación, y de ellos, únicamente tres se negaron a votar como quería De Lesseps.

Se determinó que Panamá era el lugar indicado para el canal y se recomendaba especialmente un canal al nivel del mar.

Había estado lloviendo de forma intermitente durante los últimos días, y volvió a llover al día siguiente, jueves 29 de mayo, cuando a la una y media de la tarde se reunió el congreso en pleno para escuchar el informe de la comisión y proceder a la histórica votación definitiva. «El salón estaba repleto y había muchas damas —recordaba el almirante Ammen—. Había más de un centenar de miembros o delegados y de trescientos a cuatrocientos espectadores.» El doctor Johnston, quien no se hacía ilusiones sobre el resultado de la votación, escribió lleno de amargura:

> Habíamos llegado al momento de las «decisiones sublimes», de esas «decisiones sublimes» que han sido la gloria y el ridículo de Francia. Se iban a sacar cientos de millones de francos al extranjero para el bien de la humanidad en general. Costaría muchísimo dinero, pero lo tenían; se requerirían hombres de ingenio, mas también los tenían. La barrera absurda que la Naturaleza había levantado entre los dos mares iba a caer ante la fuerza del genio francés y el poder del dinero francés.

Los observadores franceses recordarían la solemnidad del momento en que De Lesseps leyó en voz alta la crucial resolución:

> El congreso cree que es factible la excavación de un canal interoceánico al nivel del mar, tan deseable para los intereses del comercio y la navegación; y que, para sacar provecho de las indispensables instalaciones de acceso y operación que debe ofrecer ante todo un canal como este, debe extenderse desde el golfo de Limón hasta la bahía de Panamá.

El tiempo necesario para la construcción se estableció en doce años —el canal estaría terminado en 1892— y el coste se estimaba en 1.070 millones de francos, o 214 millones de dólares. Suponiendo que los intereses que deberían pagarse en ese tiempo fueran de 130 millones de francos, los gastos totales calculados ascenderían a 1.200 millones de francos, es decir, 240 millones de dólares, casi tres veces más del coste de Suez.

Se hizo una votación oral por orden alfabético. Henri Bionne fue diciendo los nombres.

Daniel Ammen se levantó y se abstuvo de votar, alegando que solo se debería permitir votar esa proposición a los ingenieros. Otros dos estadounidenses, Nathan Appleton y Christian Christiansen, este último de San Francisco, dieron su voto afirmativo. El primer voto negativo fue el del delegado de Guatemala. Daubrée, que había sido presidente de la Comisión Técnica, dio su voto favorable, lo mismo que un antiguo ingeniero de Suez llamado Dauzats. Gustave Eiffel votó no.

Flachat, Hawkshaw y el doctor Johnston decidieron ausentarse del acto. Alexandre Lavalley también estaba ausente. Cuando se pronunció el nombre del barón Godin de Lépinay, se puso de pie y miró a su alrededor a la multitud. «Aunque he sido incapaz de hacer que triunfara mi consejo, no lo abandonaré. Y para no cargar mi conciencia con muertes innecesarias y gastos inútiles, digo no.» Cuando se sentó hubo un ruidoso coro de burlas y abucheos.

Hasta ese momento habían votado setenta y siete delegados, de los cuales cuarenta y tres habían votado sí. Como todo el mundo sabía, el siguiente nombre por orden alfabético era el de Ferdinand de Lesseps.

«¡Voto sí! —gritó, y su voz llenó la sala—. ¡Y he aceptado el mando de la empresa!» Era la primera vez que lo declaraba en público, y bastó para exaltar al auditorio. Los aplausos y los vítores prosiguieron, interrumpiendo la votación durante varios minutos.

El resto se desarrolló con rapidez. Eli Lazard, de San Francisco, el almirante ruso, el delegado chino y un enviado de la Sociedad Geográfica italiana votaron a favor. García Menocal se abstuvo. Mientras se hacía el recuento final, De Lesseps, que parecía extraordinariamente complacido, manifestó al auditorio: «Hace dos semanas no me había pasado por la cabeza la idea de colocarme al frente de una nueva aventura. Mis amigos más queridos trataban de disuadirme, diciéndome que después de Suez debía tomar un descanso. ¡Bien! Cuando a un general que acaba de obtener su primera victoria se le pregunta si desea ganar una segunda, ¿acaso se negaría?».

Posteriormente, ante otros auditorios iba a declarar que fue la aprobación abrumadora del congreso, los rostros que veía ante sí, y sobre todo la mirada que le envió su esposa, lo que le impulsó a tomar la decisión, añadiendo que haberse retirado entonces habría sido un acto de cobardía. También agregaría que su esposa había sido la primera del grupo de amigos muy queridos que trató de disuadirlo, pues deseaba que su vida siguiera igual. Así pues, ella también se había dejado llevar por la emoción del momento.

En medio de un silencio absoluto se anunciaron los resultados de la votación: 74 votos a favor de la resolución; 8 en contra; 16 abstenciones; 38 ausentes.

Los delegados se pusieron en pie vitoreando; las damas agitaban sus pañuelos. Era como si se hubiese obtenido una victoria asombrosa. De Lesseps subió al estrado y prometió el triunfo; el almirante de La Roncière-Le Noury afirmó que ese día marcaba el comienzo de una de las mayores empresas de los tiempos modernos. «Me parece que nada podría haber sido más glorioso —recordaría años más tarde Henri Barboux, abogado de Ferdinand y Charles de Lesseps, frente a una concurrida sala de tribunal—. ¿No se podría pensar que era como un concilio que se reunía después de setecientos años para organizar una nueva cruzada?»

Ferdinand de Lesseps era un hombre acostumbrado a imponer sus opiniones, y en esta ocasión se salió con la suya. El congreso, como declararon sus críticos más severos, se había reunido ante todo para dar legitimidad a la Concesión Wyse, y una autoridad que de otra manera le faltaría y que necesitaba con urgencia para conseguir el respaldo financiero indispensable, como De Lesseps sabía mejor que nadie. No se había concebido esa gran reunión internacional para lograr un consenso, sino para proporcionar una ceremonia inaugural pública a una determinación ya tomada por el único delegado que contaba: Ferdinand de Lesseps. Desde un principio, el objetivo del congreso fue ordenar y consagrar la Concesión Wyse, el Plan Wyse, a la vista del público y con las ceremonias más brillantes que fuera posible para dar la impresión de que se había logrado

una sanción imparcial, científica e internacional. Los estadounidenses, con sus planos, sus mapas y sus convicciones, estuvieron a punto de echar a perder el efecto; pero ni siquiera ellos fueron rivales para «el primer promotor de la época».

Casi todos los puntos ciegos y los errores trágicos de De Lesseps quedaron expuestos en el curso de las dos semanas: su patente desprecio por los problemas técnicos; su incapacidad para escuchar, para confiar en los puntos de vista de las autoridades reconocidas si no estaban de acuerdo con los suyos; su fe en que el futuro se las arreglaría por sí mismo, que la necesidad daría lugar a la inventiva en las proporciones requeridas y en el momento oportuno; su confianza inquebrantable en su propia infalibilidad.

Pero todas estas cualidades habían sido fundamentales para su éxito en Egipto, y combinadas con su amor por la gente y su simpatía habían hecho de Ferdinand de Lesseps lo que era. ¿Y quién iba a atreverse a decir que sabía más que él sobre construcción de canales, más que él sobre el éxito en empresas tan grandiosas?

Los estadounidenses regresaron a su país furiosos y extremadamente escépticos de que llegara a lograrse algo.

Siguió siendo una incógnita para muchos y una desilusión para algunos el hecho de que Ammen y Menocal no votaran que no y expusieran en público sus puntos de vista negativos cuando podían haber tenido repercusión. Como explicación, el doctor Johnston declaró que «nuestros delegados fueron acogidos y rodeados durante toda su estancia con tantas muestras de hospitalidad, con tantas fiestas y banquetes, que muy bien se les puede perdonar por no haber tenido la valentía de mirar de frente a sus amables anfitriones y pronunciar una palabra tan dura como “no”».

Más adelante, García Menocal hizo un análisis muy interesante sobre la votación. Si bien los votos afirmativos fueron predominantemente franceses, ninguno de los cinco delegados de la Sociedad de Ingenieros francesa había votado en favor de la determinación. De los setenta y cuatro delegados que se pronunciaron en favor de un canal al nivel del mar en Panamá, solo diecinueve eran ingenieros, y entre ellos solamente uno, el joven Pedro Sosa, había puesto los pies en el suelo de Panamá.

4
COSTAS LEJANAS

«… y sostengo que Panamá será más fácil de hacer, más fácil de completar y más fácil de conservar que Suez.»

FERDINAND DE LESSEPS

I

Sin más dilaciones, Ferdinand de Lesseps se lanzó a la acción. En pocos días organizó una sociedad particular de unos doscientos setenta amigos ricos e influyentes que por aportar dos millones de francos iban a recibir acciones de fundadores a un precio de ganga una vez que quedara legalmente establecida la compañía. Era lo mismo que había hecho en Suez.

A continuación compró la Sociedad Financiera Türr por diez millones de francos (dos millones de dólares). La mitad del pago se hizo al contado y la otra mitad en acciones de la nueva compañía. La Concesión Wyse pasó a ser de propiedad exclusiva de De Lesseps, al igual que había sido suya buena parte de la concesión de Suez, y Wyse, Türr y los demás obtuvieron una ganancia de más del 3.000 por 100 sobre sus inversiones iniciales. Istvan Türr tomó su dinero y se fue a Grecia para gestionar ante el rey una concesión destinada a construir un canal por el istmo de Corinto. Pero Wyse y los demás se quedaron, convencidos de que lo bueno estaba por llegar. Wyse, radiante de felicidad, comentaba con sus amigos que De Lesseps había prometido ponerlo al mando de la tarea como recompensa por sus

esfuerzos. Pero ya otros habían aprendido en Suez que De Lesseps no era de los que compartían con nadie el poder ni la gloria. Negó haber garantizado a Wyse un papel de ningún tipo. El joven oficial había servido para que De Lesseps consiguiera sus propósitos y ahora lo dejaba de lado. Wyse se sentía traicionado.

Se preparó un folleto para la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panamá, y De Lesseps realizó una rápida gira por las provincias con el fin de recaudar 400 millones de francos, el doble de lo que había reunido para iniciar la empresa de Suez. Estaba seguro de que, como la otra vez, conseguiría el respaldo más firme mediante la participación de los pequeños inversores, gente de todos los sectores sociales. La confianza en sí mismo nunca había sido mayor. Anunció que iría a Panamá para realizar una valoración personal, y que también se proponía hacer una gira por Estados Unidos para explicar su misión a la gente de ese inmenso país. «Monsieur de Lesseps está convencido de que [el canal] debe hacerse —escribía el corresponsal en París de *The New York Times*—, y el simple hecho de que De Lesseps esté vinculado a él hará funcionar esa palanca de Arquímedes del siglo XIX que es el dinero.»

Pero no iba a ser tan sencillo. Los tiempos habían cambiado desde que se organizó la compañía del canal de Suez. Los poderes del mundo financiero y la prensa se habían consolidado, y la nueva aventura era blanco de un ataque muy bien calculado. Los influyentes banqueros franceses deseaban demostrar el carácter indispensable de sus servicios en esos momentos para entrar en la empresa y administrar las suscripciones posteriores, una vez que fracasara la suscripción inicial de De Lesseps, fracaso que daban por seguro. Influyentes editores esperaban recibir el pago de su respaldo.

Comenzaron a difundirse en la Bolsa los rumores de que De Lesseps ya chocheaba y de que no era prudente confiarle el dinero de otras personas. También se aseguraba que, en cuanto un francés diera el primer golpe de pico en el suelo de Panamá, aparecería la flota de Estados Unidos para acabar a cañonazos con los trabajadores. El Crédit Maritime sostenía que en el canal se iba a gastar una cantidad de dinero tan enorme que nunca se llegaría a pagar un dividendo. Otro periódico financiero calificaba de

«estafa colosal» el proyecto y advertía a sus lectores para que no arriesgaran sus ahorros en él.

El resultado fue que fracasó la emisión de bonos, un revés tan rotundo que cualquier otro que no fuera De Lesseps habría abandonado los planes de inmediato para ahorrarse al menos otra humillación futura.

De las ochocientas mil acciones que se ofrecían, solo se vendieron sesenta mil, algo menos del 10 por 100. Sin embargo, «el maravilloso anciano» permanecía impertérrito. En privado decía que ya estaba al tanto de lo que era necesario hacer: invitar a los banqueros a que participaran. «Los organismos de las finanzas demuestran su hostilidad —explicaba— porque no se les ha dado la oportunidad de ganar dinero.»

Los que habían suscrito la emisión de bonos recibieron su dinero junto con una nueva circular que les prometía otra emisión en cuanto se arreglaran las cosas debidamente. Mientras tanto, la empresa Couvreux, Hersent et Compagnie, una de las contratistas de De Lesseps en Suez, envió al mejor de sus hombres para que examinara la ruta de Panamá de principio a fin. «Nunca les he tenido miedo a los obstáculos y los retrasos —declaró De Lesseps—. La experiencia me ha enseñado que quienes aceptan una creencia rápidamente nunca la tendrán bien arraigada.»

El 1 de septiembre apareció el primer ejemplar del *Bulletin du Canal Interocéanique*, un periódico quincenal de ocho páginas que se publicaba con fines de propaganda y que a partir de entonces saldría regularmente, cuyo contenido constaba sobre todo de artículos escogidos que se tomaban de otros periódicos y revistas. (Un periódico similar, financiado por Muhammad Said, se había publicado durante todos los años que duró la construcción del canal de Suez.) De Lesseps renovó su compromiso de viajar a Panamá. Iría acompañado por un grupo de afamados ingenieros de varias nacionalidades —su propia Comisión Técnica Internacional, creada recientemente—, que se haría responsable de la investigación definitiva exigida por Colombia de acuerdo con la Concesión Wyse. Para demostrar que no había nada que temer del clima, también llevaría a varios miembros de su familia.

Cuando el representante de la empresa Couvreux y Hersent, un ingeniero llamado Gaston Blanchet, regresó de Panamá con un informe

favorable, De Lesseps anunció que partiría de inmediato con un grupo de zapadores para hacer perforaciones de prueba a lo largo de la proyectada línea del canal. Los técnicos zarparon en noviembre. En diciembre, De Lesseps subió a bordo del *Lafayette* en Saint Nazaire con un numeroso cortejo, dejando sus asuntos en manos de Charles. En el grupo figuraban su esposa, dos de sus hijos menores y una hija —Mathieu, de diez años; Ismael, de nueve; y Ferdinande, de siete—, y una institutriz; Henri Bionne, el teniente Réclus, Gaston Blanchet; Abel Couvreux *fils* (hijo del viejo amigo de De Lesseps); el ingeniero holandés Jacob Dirks, y alrededor de doce personas más. Los gastos del viaje los pagaría la empresa Couvreux y Hersent.

Al parecer, la travesía fue muy agradable y sin más incidente que un airado intercambio de palabras ante todo el mundo en el salón del barco entre De Lesseps y el teniente Wyse, quien no había sido invitado a viajar con los demás, pero había comprado un pasaje con dinero de su bolsillo. Durante el resto del viaje, Wyse permaneció «apartado y taciturno», mientras que De Lesseps era literalmente «el alma de la fiesta».

Era un viaje de unos 7.400 kilómetros por una ruta que describía un gran semicírculo, señalado, si el tiempo lo permitía, por las estrellas más brillantes del firmamento: Cabra, la estrella doble, Altair y Vega; y después, Rigil Kent y Acrux, nuevas en el cielo meridional. El barco, un bonito velero negro de vapor de dos mástiles, navegaba a razón de ocho a diez nudos hacia las latitudes australes, y su avance quedaba marcado por la progresiva inclinación hacia el horizonte de Polaris, la Estrella del Norte, la gran constante del extremo del mango del Carro Menor. Y al mismo tiempo, en el lado opuesto del horizonte, muy abajo, hacia babor por la proa, surgía la Cruz del Sur.

II

El *Lafayette* entró en la bahía de Limón bajo un sol calcinante y con todos sus pasajeros apiñados sobre el puente la tarde del 30 de diciembre de

1879, al iniciarse la estación seca en Panamá. Sobre el muelle del Correo del Pacífico, una pequeña banda tocaba con entusiasmo.

Las ceremonias de bienvenida tuvieron lugar en el salón del barco momentos después de haber amarrado. Se proclamó que aquella ocasión no podía superarla ninguna otra aparte de la llegada de Colón a la bahía de Limón. El señor J. A. Céspedes, presidente de un comité de recepción extremadamente sobrio, pronunció el primero y más largo de los discursos que se sucedieron durante la ceremonia. De Lesseps, a su vez, le respondió en un español perfecto y «de forma muy amable, con esa sonrisa diplomática que lo había hecho tan famoso —según las palabras del único estadounidense que se hallaba presente, un funcionario del ferrocarril de Panamá llamado Tracy Robinson—. Cuando él hablaba, el oyente quedaba convencido de que lo que dijera era cierto, o por lo menos de que así lo creía él».

Al anochecer, la ciudad resplandeció con farolillos japoneses, y cuando el último estallido de los fuegos artificiales cayó sobre la bahía, De Lesseps bajó por la pasarela del barco a tierra. Acompañado por algunos de sus amigos y una pequeña y ruidosa multitud —formada casi exclusivamente por niños negros mal vestidos—, paseó un rato por la calle del Frente, la única vía pública de Colón.

Al día siguiente se levantó a tiempo para presenciar el amanecer tropical que surge de repente. Junto con Madame de Lesseps, salió a dar «un paseo de inspección», y sus hijos, contentos de hallarse de nuevo en tierra firme, iban y venían corriendo, se subían a los postes y las verjas, y asombraban a la población que, viéndolos con el cabello largo y los vestidos de terciopelo, creían que los tres eran niñas. De Lesseps, fresco y limpio, enfundado en su traje de lino blanco, hablaba sin parar, terminando cada una de sus frases con la afirmación: «Haremos el canal». Se desviaría el curso superior del Chagres hacia el Pacífico para poner fin a las inundaciones del valle. «Haremos el canal.» El gran corte de la cima se facilitaría con el uso de los modernos explosivos. «Haremos el canal.» El aire de la mañana lo llenaba de satisfacción. Colón era un lugar encantador, «fiaremos el canal.»

Sin embargo, resulta difícil imaginar que De Lesseps no hubiera experimentado una gran desilusión al visitar Colón. Viéndola de lejos,

desde un barco que entrara en la bahía, la ciudad parecía flotar sobre el agua por arte de magia. Las paredes blancas y los techos rojos de las casas surgían del agua azul y se destacaban sobre el verde brillante de las colinas. Pero más de cerca eran casuchas sucias, construidas sobre pilotes y con costras de pintura vieja en las paredes. Había una iglesia de piedra que en la guía del ferrocarril se mencionaba como una «obra destacada», pero que habría despertado escaso interés en cualquier otro lugar. Una variedad de cantinas y tiendas se alineaba en el lado oriental de la calle del Frente, delante de la bahía. Había una fábrica de hielo, una oficina del ferrocarril, un gran almacén de mercancías construido en piedra, dos o tres hoteles miserables y la «tolerable» Washington House, un negocio con una galería exterior protegida por barandales blancos que, como casi todo lo demás, pertenecía a la empresa del ferrocarril. Las vías del tren pasaban por el medio de la calle del Frente, y en un parque —si podía llamarse parque—, delante de la Washington House, se levantaba un horrible monumento de granito rojo en honor de los fundadores del ferrocarril, Aspinwall, Chauncey y Stephens. En un patio del ferrocarril cercano había otro monumento, la estatua en bronce de Cristóbal Colón con una muchachita india a su lado. La efigie era un donativo enviado por la emperatriz Eugenia años atrás. Esa era la suma total de las «obras más notables» de Colón.

La ciudad había sido levantada por la empresa del ferrocarril sobre la isla de Manzanillo, un mero islote de coral llano de 1.600 metros de largo y 1.200 de ancho a la entrada de la bahía de Limón. Como tal isla, estaba rodeada de agua salada por todas partes, menos por el sur, donde corría un estrecho canal, llamado río del Pueblo, que la separaba de la tierra firme. John Lloyd Stephens había bautizado a la ciudad con el nombre de Aspinwall, pero los colombianos insistieron en llamarla siempre Colón, en honor del descubridor de América, y esta tonta disputa continúa desde entonces. Para los estadounidenses viejos sigue siendo Aspinwall; para los colombianos de todas las edades y el resto de los latinoamericanos continúa llamándose Colón.

Las calles estrechas, que se encontraban apenas por encima del nivel de las mareas, carecían de cualquier obra de pavimentación y, de un extremo al otro, estaban cubiertas de basura, pedazos de muebles rotos y animales

muertos. (Un visitante francés escribió que, al pasar por esas calles, sus pies se hundían hasta el tobillo en «*les immondices* imaginables».) Los grandes buitres negros volaban silenciosamente en círculos interminables sobre el lugar, y la población humana, negra en su mayoría —jamaicanos llevados para trabajar en la construcción del ferrocarril—, vivía entre la inmundicia en condiciones lamentables. Las enfermedades y la miseria, esa pobreza sin esperanza que se encuentra en cualquier parte del Caribe, parecían colgar del aire de las calles posteriores tan densas como la atmósfera.

Toda la ciudad apestaba a putrefacción. No había manera de evitarlo. Era como si un miserable pueblo de mineros se hubiese comprimido para arrojarlo en medio de un pantano ecuatorial y dejarlo allí que se pudriera y se desintegrara. En otro tiempo, cuando la fiebre del oro se hallaba en su apogeo, se había hecho el intento de redimir a la ciudad y salvarla de su miseria. La gente de esa época hablaba de establecimientos tan famosos como la Maison du Vieux Carré, que se especializaba en chicas francesas. Ahora los viajeros que desembarcaban para tomar el tren temían pasar allí una hora más de lo necesario.

Sin embargo, la ciudad contaba con un sector bastante agradable en el extremo norte de la isla, cerca del enorme faro de hierro que podía verse desde una distancia de dieciséis kilómetros mar adentro. Allí las casas daban a una playa de coral blanco y estaban limpias y recién pintadas, tenían praderas verdes y estaban rodeadas de palmeras. Era el barrio reservado para los estadounidenses blancos que trabajaban en el ferrocarril, y fue a una de aquellas casas, la de Tracy Robinson, a la que llevaron a De Lesseps y su familia para que juzgaran por sí mismos las supuestas privaciones de la vida en la América tropical. Robinson era un hombre amable e inteligente que había vivido veinte años en Panamá. Le encantaba la región, le gustaba la gente del lugar y la vida que llevaban, y estaba seguro, como le dijo a De Lesseps, de que el futuro de la humanidad se encontraba en los trópicos.

A eso de las diez de la mañana, el vapor *Colón* de la línea del Correo del Pacífico ancló junto al *Lafayette*. Traía como pasajeros a Trenor W. Park

y a un grupo de caballeros de Nueva York que venían a tomar parte en la gira. A las once y media, una vez hechas las presentaciones y puesto a buen recaudo el equipaje, subieron todos al tren que les esperaba en la calle del Frente, con sus vagones amarillos adornados con banderas de Francia y Colombia.

Entre los recién llegados había varios accionistas del ferrocarril que, según declaraban, venían más por el placer del viaje que por negocios; un periodista del *World* de Nueva York; un antiguo ingeniero grande y robusto del Ejército de la Unión llamado W. W. Wright; y el coronel George M. Totten, uno de los constructores originales del ferrocarril de Panamá. Wright y Totten habían aceptado prestar sus servicios en la Comisión Técnica de De Lesseps. Pero Wright no era un hombre que gozara de una reputación particular. Totten fue el que atrajo la atención de De Lesseps, pues había estado a cargo del ferrocarril durante todos los años que duró su construcción. Había soportado el calor, las alimañas, el fango, los levantamientos políticos, las giras de inspección de los accionistas, las inundaciones, las enfermedades, e incluso una epidemia de fiebre amarilla que le llevó tan cerca de la muerte que sus compañeros ya tenían dispuesto un ataúd para enterrarlo. Ahora era un hombre viejo de piel curtida, barba blanca recortada y gafas de montura de acero. También se decía de él que poseía un magnífico sentido del humor, pero el análisis de las fuentes disponibles no revela ningún indicio al respecto.

La banda tocaba de nuevo cuando el tren echó a andar por la calle del Frente; sonó la campana y se escuchó el vocerío de la multitud que se había agrupado a lo largo de las vías bajo el brillante sol. Tras ofrecer una amplia visión de la reluciente bahía, las vías giraban para internarse en la selva.

Entre varios relatos que todavía se conservan sobre aquella gira, el más detallado es el del periodista del *World* J. C. Rodríguez, quien se mostraba tan fascinado por los «franceses bulliciosos» y su jefe como estos al contemplar el escenario que iba pasando ante sus ojos.

> Monsieur De Lesseps pasó la mayor parte del viaje sobre la plataforma posterior del último vagón del pequeño tren. Durante la media hora que estuve a su lado, fui testigo del profundo interés con que observaba la exuberante vegetación que para él era enteramente nueva […]. Pero dentro del vagón reinaba un entusiasmo más tórrido que tropical. El vuelo de una mariposa amarilla era motivo de conmoción entre aquella gente

> tan sensible. Pero lo que nadie puede imaginar es el tumulto emocional que se produjo cuando nos acercamos por primera vez al río Chagres. Todo el vagón se convirtió en un pandemonio. El tren tuvo que detenerse para que el río Chagres, el enemigo, pudiera ser inspeccionado.

El lugar donde por primera vez vieron el río fue Gatún, una aldea de indígenas a poco más de once kilómetros de Colón, en la confluencia con el río Gatún, precisamente el sitio que el barón Godin de Lépinay había elegido para construir la gran represa sobre el Chagres. Pero antes de llegar hasta allí, al salir de Colón, pasaron junto al Cerro del Mono (Mount Hope, como lo llamaron los estadounidenses), un altozano a la izquierda de las vías donde los trabajadores del ferrocarril sepultaban a sus muertos. Poco más adelante, y a lo largo de varios kilómetros, habían cruzado el ancho manglar de un pantano sobre el cual los raíles corrían a pocos centímetros de la superficie del agua. Entre el pantano y Gatún, la sobreabundante vegetación casi formaba un túnel verde por donde pasaba el tren. Sobresalían los cedros gigantescos, dominando la frondosa maleza con sus troncos grises de hasta treinta metros, semejantes a pilares de cemento. Enredaderas, plantas trepadoras en flor, hibiscos escarlata, orquídeas, pasionarias rojas y plantas parásitas de todas las variedades imaginables colgaban por todas partes donde se mirara. Las cañas de bambú se apiñaban a los lados de las vías en grupos de la altura de una casa. Era como si el tren serpenteara por el fondo de un estrecho cañón verde que se prolongaba más y más entre dos impenetrables murallas de vegetación que apenas dejaban ver una franja de cielo entre las copas de los árboles. De cuando en cuando aparecía un claro —una plantación de plátanos o un campo de caña de azúcar—, pero era cosa de un instante y la selva lo volvía a invadir todo de nuevo. A los pasajeros del tren se les informaba de que la selva luchaba sin descanso por recuperar el terreno que le había robado el ferrocarril, y lo hacía tan deprisa que muchos de los tramos de las vías tenían que ser limpiados varias veces al año.

En Gatún, toda la población se había congregado para la ocasión. Cientos de personas de piel oscura, cara ancha y aspecto amable: los hombres, vistiendo ropas blancas de lino y cubiertos con sombreros de paja; las mujeres, con amplias faldas de percal de diversos colores desteñidos por

el sol; y la mayoría de los niños, desnudos, todos sonriendo y saludando. Por el lado izquierdo del tren se hallaba la estación de Gatún, un edificio de dos pisos de muros blancos, ventanas con persianas pintadas de verde y una alta verja de barrotes de hierro verdes que parecía importada directamente de Massachusetts. Por el otro lado estaba el río, cuyas aguas «corrían con una taimada mansedumbre», como señaló Rodríguez. El poblado estaba cruzando el río. Unas cincuenta chozas de hierba se hallaban esparcidas dentro del recodo del río y, hacia el fondo, había una sabana de un verde claro bañada de sol que se extendía hasta una cadena de colinas de un verde más oscuro a unos cuatro o cinco kilómetros de distancia.

Casi todos los pasajeros bajaron de los vagones para echar un vistazo, y el verde desbordante del paisaje, la intensidad y la variedad infinita de los tonos verdes bajo el cielo azul cobalto los tomó por sorpresa. Como tantos antes que ellos, vinieron a Panamá sin pensar en admirar paisajes, y ese panorama de belleza tan extraordinaria les resultó una revelación. «*La plus belle région du monde*» (La región más bella del mundo), exclamaba De Lesseps en una carta a su hijo Charles.

En Gatún se quitaron las banderas que colgaban de algunas ventanillas de los vagones para que se pudiera ver mejor. Siguieron por el valle del Chagres, donde el río descendía formando amplias curvas de aguas oscuras y mansas —porque había vuelto la temporada seca—, cruzando retazos intermitentes de sombra oscura y luz brillante. El río corría a la derecha del tren, que avanzaba hacia el sur con una leve inclinación hacia el este. Todavía se hallaban a pocos metros sobre el nivel del mar, mas iban subiendo poco a poco por el valle (es decir, avanzaban en sentido contrario a la corriente del río), pero «bajando» por el mapa, como hubo que explicar a varios de los viajeros.

Cruzaron kilómetros de pantanos, incluido el siniestro Pantano Negro, del que se decía que no tenía fondo; pero sí lo tenía, puesto que Totten y sus ingenieros lo encontraron a más de 57 metros de profundidad, si bien el lecho de las vías del ferrocarril seguía hundiéndose en ese lugar y había que levantarlas todos los años. «Todo continúa hundiéndose cada vez más —declaró ante un comité del Senado en Washington un antiguo empleado del ferrocarril—, y los trabajadores siguen rellenando una y otra vez.»

Pasaron frente a otras casitas blancas de las estaciones bastante similares, limpias y bien cuidadas, pero a menudo con nombres mucho más en consonancia con los alrededores: Cerro del Tigre, Cerro del León, Ahorca Lagarto… Durante unos momentos se volvió a ver el Chagres en Bohío del Soldado y en Frijoles. Después, cuando se hallaban a unos 37 kilómetros de Colón, es decir, a la mitad del camino hasta la ciudad de Panamá, el tren se detuvo y se pidió a todos los pasajeros que bajaran. Habían llegado a Barbacoas, nombre indio que significa ‘puente’, el punto por donde el ferrocarril cruzaba el río Chagres; pero en ese momento dicho puente estaba fuera de servicio.

En ese punto el río era rápido y rocoso, tenía una anchura de 90 metros y parecía más caudaloso porque estaba encajonado entre dos muros de piedra. El puente era una pesada estructura de hierro sostenida por pilares de piedra; tenía una longitud de 183 metros y había sido construido a más de doce metros sobre el nivel normal del río, una altura que se consideraba suficiente para quedar a salvo de las crecidas. Pero en el mes de noviembre, pocas semanas antes, había azotado el viento del norte, durante tres días llovió torrencialmente y se produjo una crecida tan violenta que el nivel del Chagres subió catorce metros en tres días. Más de 48 metros de las vías quedaron bajo el agua y la fuerza de la corriente había torcido los raíles en varios tramos del puente. Como los futuros estudios hidrográficos demostrarían, el caudal normal del Chagres en aquel punto era menor a los 28,30 metros cúbicos por segundo en la estación seca. Durante la época de lluvias y en condiciones normales, el caudal era diez veces mayor, o más, puesto que el fluviómetro llegó a registrar entre 283 y 367,90 metros cúbicos por segundo. Sin embargo, en la crecida de aquel mes de noviembre, según los estudios posteriores basados en los registros del ferrocarril, el caudal del río debió de ser de unos 1.624 metros cúbicos por segundo.

El área de desagüe del río, desde su nacimiento hasta su desembocadura en el Caribe, no era muy grande, unos 482 kilómetros cuadrados. Sin embargo, siempre había agua en ella, aunque mucho menos en la temporada seca. El río tenía sus fuentes en la tupida selva húmeda de las mesetas altas a muchos kilómetros al este, una región salvaje casi impenetrable con

montañas de 600 a 1.200 metros de altura, donde había reinado un legendario cacique indio llamado Chagre en la época de la conquista española. Incluso en condiciones normales, era impresionante la cantidad de agua que manaba de aquella región montañosa y selvática. Cuando se presentaba una época anormal de fuertes lluvias, parecía que se había reventado una presa gigantesca. Además, la última crecida, la de noviembre, había sido una de las mayores entre las registradas como catastróficas: las de 1837, 1862, 1865, 1868, 1872, 1873 y 1876.

La situación que pudieron observar en Barbacoas debió de haber sido una advertencia muy clara para De Lesseps y sus acompañantes. La situación del puente de hierro era tal que los trenes no habían cruzado el Istmo desde hacía cinco semanas y no se había movido la carga que aguardaba en Colón para ser transportada a Panamá. Los pasajeros pudieron cruzar por un ingenio improvisado con cuerdas y tablones, y abordaron un tren que los esperaba al otro lado. Resultaba indudable que en aquella ocasión la crecida del río fue más violenta que la descrita por Menocal en su discurso ante el congreso de París.

Sin embargo, los lectores del *Bulletin du Canal Interocéanique* no se enteraron de la inutilización del puente por causa de la inundación. La crónica oficial sobre la gira solo se refería de pasada a un inexplicable retraso en Barbacoas.

Los viajeros cruzaron uno por uno despacio, con cuidado y entre alegres bromas, mientras el río se deslizaba a doce metros bajo sus pies. Se produjo cierto alboroto sobre la seguridad de los hijos de De Lesseps, que disfrutaron mucho cada instante de la experiencia. En cambio, dos o tres de los viajeros estadounidenses, tras valorar la situación, decidieron arriesgarse a cruzar otro día. Parece que algo tuvo que ver con su decisión la cantidad de champán que habían bebido en el tren desde que dejaron Colón.

Al otro lado del río esperaba un segundo tren junto con otra delegación oficial, una docena de ciudadanos de Panamá, todos muy formales. Entre ellos se hallaba el presidente electo de la provincia, Dámaso Cervera, y el ex presidente de la República Rafael Aizpuru, quien fue presentado a De

Lesseps como «un revolucionario incorruptible». Debido al calor, solo hubo un breve discurso de bienvenida, y luego, con varios silbidos estridentes de la locomotora, se reanudó el viaje.

El tren corría ahora por grandes vegas y el río quedaba a su izquierda. «En Suez tuvimos que hacerlo todo —hizo notar De Lesseps—; pero aquí ya contamos con este ferrocarril.» Poco después se pudieron ver las primeras montañas, pequeñas, de un verde brillante y cimas redondas, como las que aparecen en los dibujos de los niños. Se sirvió la comida «con vinos, etcétera, etcétera, de manera que todos quedaron muy satisfechos».

En un tramo de pocos kilómetros el ferrocarril atravesó los ríos Camilo Mulato, Baila Monos, Culo Seco y Caribalí, afluentes del Chagres. (Los 76,5 kilómetros de la línea férrea habían requerido más de 170 puentes y atarjeas de más de cinco metros, y 134 puentes y atarjeas de menos de cinco metros, unas cifras que dan una idea de las dificultades que hubo que vencer para hacer un camino en aquellas tierras medio sumergidas en agua.) Pasando la estación de Gorgona, el ferrocarril se apartaba otra vez del río y tomaba un atajo entre altos terraplenes de tierra roja. Después rodeaba un cerro y se encontraba con el río en Matachín, otro grupo de chozas de hierba y el lugar donde Menocal proponía que se construyera el gigantesco viaducto de piedra. De nuevo se detuvo el tren y de inmediato quedó rodeado por caras oscuras y sonrientes.

Matachín era bien conocido porque fue allí donde los trabajadores chinos, atacados por la desesperanza que llamaban «melancolía», se suicidaron en masa. Muchos afirman que de aquel suceso le viene el nombre al lugar, formado por las palabras ‘mata’ y ‘chino’; pero Matachín es una palabra castellana que significa ‘matarife’, y es casi seguro que ese lugar se llamaba así desde mucho antes de que se construyera el ferrocarril. El caso es que al pasar por Matachín siempre se recuerda dicha historia.

Lo que nunca se ha sabido a ciencia cierta es si De Lesseps y Totten hablaron sobre este tema; si se le preguntó a este sobre el número de bajas habidas durante la construcción del ferrocarril, o si se habló sobre enfermedades o cadáveres puestos en salmuera dentro de barriles, ni lo poco o lo mucho que Totten estuvo dispuesto a admitir delante de De Lesseps. En lo que sí hizo hincapié —la gran lección que aprendió por

experiencia propia— fue en que todo, *absolutamente* todo, tendría que llevarse a Panamá, incluidos los hombres que fueran a trabajar. No se podía contar con los panameños. Los más pobres no estaban acostumbrados a los trabajos rudos y no tenían interés porque carecían de ambición; y las clases más elevadas consideraban indigno el trabajo físico. Por lo tanto, en esta ocasión no se podía contar con la mano de obra local, ni con ejércitos de campesinos egipcios, como en Suez. La mano de obra tendría que calcularse como mercancía importada, y una mercancía muy cara. Además, cada pico y cada pala, cada tienda, colchoneta, colchón y cama, cada cocina y cada locomotora tendrían que ser transportadas por barco a través de miles y miles de millas marinas. De Lesseps no podía contar con que Panamá le proporcionara otra cosa que el terreno para excavar el canal.

Una vez pasado Matachín, el tren dejó las tierras bajas del valle del Chagres y se internó por el estrecho valle de río Obispo, el mayor de los afluentes del Chagres. Después de la estación de Emperador venían los escarpados pasos de La Culebra, en la estación de Cumbres. Allí, en la medianoche del 27 de enero de 1855, en la más profunda oscuridad y bajo una llovizna constante, se había tendido el último tramo de raíles. El propio Totten puso el clavo postrero con un mazo de cinco kilos.

La Cumbre se encontraba a diecisiete kilómetros de la ciudad de Panamá, y en el resto del recorrido, descendiendo hacia el Pacífico, los viajeros contemplaron un escenario que recordaba la pintura de un paisaje chino, con las verdes montañas cónicas que surgían por todas partes. Las vías describían una curva pronunciada y el tren quedó de pronto en el fondo de un profundo cañón de basalto, cuyos arrecifes de piedra oscura parecían colgar peligrosamente sobre los vagones. Las vías seguían por la orilla del río Grande, «un torrente estrecho de aguas agitadas y ruidosas que serpenteaba entre bosques frondosos». El río corría hacia el sur para desembocar en el Pacífico.

Paraíso, otra aldea indígena, parecía anidar entre altas colinas con forma de tazas invertidas. Seguían las estaciones de Pedro Miguel y Miraflores; luego había una franja de tierra mullida, un pantano salobre con tierra color carbón, y después, más adelante, la cima pelada de la colina de Ancón desde donde se divisaba la ciudad de Panamá. El tren recorrió los últimos

kilómetros silbando constantemente y haciendo repicar su campana. Ya podían verse a lo lejos, a la derecha, las torres de la catedral y los techos de tejas rojas de las casas, y más allá, en el horizonte, el océano Pacífico. De inmediato hubo un clamor de voces entre los viajeros.

Con todas las paradas del camino y el retraso en Barbacoas, el viaje había durado seis horas. En su carta al *Bulletin*, De Lesseps decía que lo habían realizado en tres horas.

III

La primera ciudad de Panamá había sido fundada en 1519, seis años después de que Balboa descubriera el Pacífico, por un individuo traicionero llamado Pedro Arias de Ávila, mejor conocido por Pedrarias, que había sido gobernador de Castilla del Oro, nombre que se había dado a la región del Istmo en América Central, y que para consolidar su poder fraguó un juicio por traición contra Balboa y lo hizo morir decapitado.

Panamá es una palabra de los indios cueva que significa ‘lugar de muchos pescados’. Para los españoles, Panamá fue un centro de almacenaje y aduana en el cruce de caminos más importante del Nuevo Mundo, el Camino Real, que no era otra cosa que una senda para las recuas de mulas abierta a golpe de machete desde Panamá hasta Nombre de Dios, el fuerte de los españoles en las costas del Caribe. El oro de los incas, las perlas, la plata de Bolivia —quién sabe cuántos miles de toneladas de tesoros— llegaron a Nombre de Dios para ser recogidos allí por los galeones españoles. A pesar de que Panamá nunca creció lo suficiente —sobre todo por causa de las enfermedades— ni llegó a tener las riquezas fabulosas que le atribuían algunas crónicas antiguas, su importancia era muy considerable. Todavía hoy, a lo largo de varios kilómetros por la costa de la bahía, se encuentran las ruinas de la ciudad original, el Panamá viejo. Todo aquello quedó abandonado después de que la ciudad fuera saqueada e incendiada por el pirata Morgan en 1671. Tres años después se inició la construcción de la actual Panamá, una ciudad amurallada a la entrada de la bahía sobre

una estrecha península, una mera lengua de rocas volcánicas que se adentra en el mar.

«Panamá es una vieja ciudad despreciable […] que se está cayendo a pedazos rápidamente», anotó en su diario el capitán del vapor estadounidense *California* al comienzo de la fiebre del oro, después de haber «rodeado el cabo de Hornos» por primera vez llevando pasajeros y carga desde San Francisco. «Las casas se encuentran en condiciones verdaderamente lamentables y las iglesias se están derrumbando.» Asimismo, la profundidad de la bahía no era suficiente para que pudieran entrar los grandes barcos. Sin embargo, el capitán del *California* admitió que el clima era «una delicia por las mañanas y al anochecer». A partir de entonces, y durante varios años, la ciudad fue un centro de actividad y movimiento que prosperaba con rapidez, donde, según comentaba un viajero escandalizado, «la mayoría de las personas carece de los atributos morales más elevados». Entonces el ritmo se asemejaba más a lo que había sido siglos atrás.

El fuego había devastado la ciudad una y otra vez. En fecha tan reciente como 1878, una tercera parte de la ciudad quedó consumida hasta los cimientos por un incendio. Sus calles eran tan estrechas que apenas podían pasar dos coches, y los balcones sobresalían tanto a ambos lados que la calle siempre estaba en sombra. No había ni una sola alcantarilla y las condiciones higiénicas eran precarias. Al igual que en Colón, el agua dulce para beber se recogía de las lluvias en grandes barricas que se encontraban por todas partes, o bien se traía desde los campos en grandes cántaros transportados por mulas; pero, fuera cual fuese su origen, nunca parecía enteramente limpia. La tuberculosis, la viruela, el cólera, la fiebre amarilla y el paludismo eran enfermedades comunes. Un médico canadiense llamado Walferd Nelson, que se estableció en Panamá poco después de la visita de De Lesseps, describió la ciudad como «algo espantoso».

Sin embargo, era muy superior a Colón y, a diferencia de esta última, casi enteramente española en arquitectura, rostros y tradiciones. La sede del gobierno de la provincia se encontraba en la ciudad de Panamá, donde también residía el obispo. El periódico *Star & Herald* se publicaba diariamente en español y en inglés. Existía una sociedad bien establecida de

terratenientes y profesionales, cuyos apellidos familiares se remontaban a los Balboa y los Cortés. La ciudad de Panamá era todo Panamá. La humedad no era tan densa como en la costa del Atlántico y llovía menos. El clima era «delicioso por las mañanas y al atardecer» —se podía calificar de ideal en la estación seca con la brisa suave que venía del mar—, así como en las noches de luna, cuando el panorama de la bahía, contemplado desde las Bóvedas, el viejo malecón de los españoles y el lugar preferido por los ciudadanos para dar un paseo, ofrecía una de las más bellas vistas que se podían hallar en la América tropical.

Además, para celebrar la llegada de De Lesseps, se había operado una transformación casi milagrosa en la ciudad. A la población local se le pidió que limpiara las calles, pintara, lavara o encalara todos los muros que pudiera ver a su paso. Según uno de los informes, entre los habitantes más antiguos no había memoria de que se hubiera hecho en la ciudad una limpieza general semejante. Para dar al famoso visitante una buena impresión, para honrarlo y agasajarlo como merecía, el gobierno local había dedicado todo el presupuesto que se le había asignado para el año entero.

«La recepción ofrecida a Monsieur de Lesseps en esta ciudad fue algo que nunca podrá olvidarse», escribió J. C. Rodríguez en el primer despacho que envió desde la ciudad de Panamá.

> Parecía que cada uno de los 14.000 habitantes se había dado cita en la estación del ferrocarril y todos gritaban y luchaban por lograr echar una mirada al distinguido huésped. Dudo mucho de que más de la vigésima parte de aquella multitud conociera la verdadera importancia y el significado de la ocasión. Pero [… su] entusiasmo no tenía límites. Podemos reírnos cuanto queramos de su manera de expresarlo, pero la del señor De Lesseps fue una entrada auténticamente triunfal.

Después de los previsibles discursos en la estación, partió una procesión de coches hacia la Plaza de la Catedral a lo largo de la Avenida Central, enteramente bordeada por una doble guardia de honor de pequeños soldados colombianos con pantalones y casacas blancos y gorras azules ribeteadas de rojo. La plaza estaba en el centro de la ciudad, dominada por el imponente edificio de la vieja catedral con sus campanarios gemelos de

piedra parda, considerada el monumento más destacado del Istmo. De Lesseps y sus acompañantes debían hospedarse en el Gran Hotel, un bonito edificio nuevo que también estaba en la plaza, por lo cual toda ella, así como los faroles, los portones, las ventanas y los balcones aparecían adornados con la bandera francesa, los signos perfectos, escribiría De Lesseps a los lectores del *Bulletin*, de «*nos bonnes revanches*».

Aquella tarde hubo un banquete oficial en el hotel, seguido por un baile que se prolongó durante toda la noche, desbordándose hasta la plaza alumbrada por cientos de farolillos japoneses. Casi nadie pudo dormir. Pero a la mañana siguiente, día de Año Nuevo, De Lesseps estaba en pie, enteramente fresco, vestido con mucha formalidad y con todas sus medallas prendidas en el pecho. Muy temprano cruzó la plaza para dirigirse a la catedral y asistir a las ceremonias de toma de posesión del presidente Dámaso Cervera.

Después se trasladó a la bahía, donde ya lo esperaba un remolcador de vapor con capacidad para unas cien personas y varias cajas de champán y coñac, que debía llevarle a unos cinco kilómetros por la bahía, hasta la desembocadura del río Grande, lugar que se había señalado como término del canal en la costa del Pacífico. Antes de salir de París, De Lesseps había prometido dar el golpe inaugural para la construcción del canal el primer día del nuevo año.

Pero fueron unas seiscientas personas las que llegaron, además de De Lesseps, su familia, los miembros de su Comisión Técnica, el obispo de Panamá, y el barco tardó tanto en zarpar que perdió la marea y no pudo llegar al lugar elegido. «Parecía que la fiesta se había echado a perder», recordaba Rodríguez. Pero De Lesseps no era un «hombre que cambiara de planes fácilmente». Se encaramó a un taburete de madera, sostenido por un hombre en cada brazo, y pidió la atención de los pasajeros, lo que no era cosa fácil, puesto que el barco se balanceaba terriblemente y desde hacía dos horas el champán y el coñac se habían distribuido a discreción bajo el calor del sol. Pero De Lesseps habló y dijo que en cualquier parte se podía dar el primer golpe —«*le premier coup de pioche*»—, porque era un acto puramente simbólico. No había ninguna razón para que no se hiciera allí

mismo, donde todos estaban reunidos. Su hija pequeña, Ferdinande, se encargaría de dar el golpe histórico.

Entonces la niña levantó un zapapico reluciente que se había traído expresamente desde Francia para la ocasión y lo dejó caer sobre una caja de champán llena de arena, tras lo cual cada uno de los miembros de la Comisión Técnica levantó su copa para hacer un brindis («*en signe de l'alliance de tous les peuples qui contribuent à l'union des deux océans pour le bien de l'humanité*»). El obispo, don José Telesforo Paúl, bendijo los trabajos, y el barco dio la vuelta para regresar a la ciudad.

En los días que siguieron hubo más banquetes, discursos, brindis, fuegos artificiales, una carrera de caballos y una corrida de toros. Entre un festejo y otro, los visitantes franceses iban a pescar en la bahía, paseaban por el malecón de las Bóvedas o escogían sombreros de Panamá en el «emporio» de Vallarino y Zabieta, frente a la catedral.

El hotel era el centro de las actividades. «Todos se encuentran en el Gran Hotel», escribió Rodríguez. Las comidas eran *à la française*, como se indicaba en el menú, y se confeccionaban con lo mejor que se podía obtener en Panamá. En el salón se anunciaba la actuación de «un pianista de primera clase». Todo era nuevo, reluciente y limpio. Las habitaciones, amplias y bien ventiladas, daban a los corredores y galerías interiores que, a su vez, daban a un fresco patio en el cual se encontraban el bar y el gran salón de billares; en ese lugar se planteaban, se discutían y se arreglaban todos los negocios de Panamá. Las mesas de billar, las más grandes que hubieran visto los huéspedes, estaban ocupadas a todas horas; el bar, de acuerdo con las palabras de los mismos visitantes, era «una de esas largas barras que ocupan un lugar tan importante en la vida americana». En una mesa de ruleta contigua a esa barra siempre llena de gente, un *croupier* anunciaba los números ganadores en español, francés e inglés.

En una ocasión, como legado para la posteridad, De Lesseps los reunió a todos para que se hiciera un retrato de grupo. La fotografía, amarillenta por el tiempo, se conserva todavía. Aparecen sentados o de pie, en tres filas, algunos con sus sombreros nuevos en la mano, otros con sombrillas y todos con chaqueta y corbata, en un país donde apenas puede soportarse una camisa ligera. De Lesseps está sentado en el centro de la fila del medio,

lleva un traje blanco y tiene buen aspecto, un poco distraído. Totten está a su derecha, en el lugar de honor; Dirks, a su izquierda, con un aspecto extraño porque sus gafas redondas de gruesos vidrios hacen que aparezca con los ojos saltones. Es fácil imaginar que De Lesseps tuvo buen cuidado de hacer una serie de preparativos para que se tomara aquella fotografía, una serie de ceremonias para que cada cual quedara colocado en el lugar correspondiente.

Wyse, que se encuentra en el extremo derecho de esa fila, bajo una gran sombrilla, parece a punto de ofrecernos una sonrisa, no se sabe si amable o socarrona, puesto que podría ser cualquiera de las dos. Gaston Blanchet, el ingeniero de Couvreux y Hersent, que está de pie en el centro de la última fila, es un hombre alto y bien parecido, con su mata de pelo negro. Rodríguez, que también está en la última fila, es el último de la derecha, con sus espesas barbas enmarcando un rostro vivaz; pero se le ve particularmente incómodo, enfundado en su pesado traje de tres piezas, completado con cuello duro de pajarita, alfiler de corbata y cadena de reloj.

Trenor Park no aparece en la fotografía, lo cual tal vez tenga algún significado sobre los sentimientos de De Lesseps hacia él. Tampoco está claro qué estaba haciendo Park durante todo ese tiempo. Solo sabemos que él y la mayoría de los demás que lo habían acompañado desde Nueva York zarparon de regreso poco después de hacerse la foto. No contamos más que con sus comentarios antes de emprender el regreso. Afirmó que seguía sin ver razón alguna para que no se concertara la venta del ferrocarril tan pronto como se organizara la compañía francesa, lo cual era la manera educada de decir que se haría la venta una vez que De Lesseps tuviera el dinero.

La Comisión Técnica se puso formalmente a trabajar la mañana del 6 de enero en el salón del Gran Hotel. La primera reunión fue breve. De Lesseps les recordó que el canal iba a ser un corte abierto. «Y ahora, caballeros —anunció—, ya ven lo que tienen que hacer. Adelante. Háganlo.»

«Desde aquel momento —recordaría el general Wright— tendríamos que arreglárnoslas como pudiéramos. Salió del salón y nos dejó para que

hiciéramos consultas. Éramos de varias nacionalidades y teníamos ideas distintas sobre la forma en que debería realizarse el trabajo.» Más tarde, ese mismo día, De Lesseps, Wright y Jacob Dirks, los tres con más de setenta años, tomaron el tren para regresar hasta Matachín, y durante más de una hora, bajo un sol que De Lesseps calificó benignamente de «muy brillante», navegaron río abajo por el Chagres en una canoa hecha con un tronco. Pudieron ver varios caimanes adormilados en las orillas, y Wright, que no hablaba francés ni español y por lo tanto era incapaz de intercambiar ideas con De Lesseps, decidió, tras mirar a su alrededor, que «el mejor tipo de canal es, evidentemente, el canal al nivel del mar».

El baile que se celebró en el hotel la noche del 15 de enero se interrumpió a la una de la madrugada para servir un abundante banquete, tras el cual la música y el baile continuaron hasta el amanecer. Hubo una excursión de un día a la isla de Taboga, a dieciocho kilómetros por la bahía. Llegó un buque de guerra francés, el *Grandeur*. Incluso hubo una boda celebrada en la catedral a las ocho de la noche, que fue comentada como «un acontecimiento alegre que contó con la asistencia de lo mejor de la sociedad de Panamá». El novio fue Gaston Blanchet; la novia, una hermosa muchacha panameña, hija del dueño del Gran Hotel, de la que Blanchet tuvo tiempo de enamorarse durante su anterior viaje de inspección. Durante la ceremonia, Madame de Lesseps cantó «con gran dulzura y sentimiento» una selección de Gounod.

Si Ferdinand de Lesseps no lo pasó como nunca durante ese viaje, dejó la impresión de que así fue. Los panameños lo admiraban por su energía, su simpatía, «su vivo interés por la existencia bastante monótona que llevamos en el Istmo» (como decía el *Star & Herald*), por sus preciosos hijos y por su bella esposa («sus formas voluptuosas y su cabellera negra, sin mucho brillo, que tan bien contrastaba con la rica palidez de sus rasgos», recordaría todavía Tracy Robinson casi treinta años después). «Realmente, las gentes del lugar tenían puesta su confianza en aquel hombre», escribió Rodríguez.

Este, cuya habitación era la contigua a la de los De Lesseps, recordaba que a las cinco de la mañana la risa sonora y saludable de De Lesseps ya resonaba por los corredores del hotel. Después, aprovechando el fresco de las primeras horas de la mañana, ese hombre de edad avanzada emprendía

una expedición de pesca en la bahía o una caminata con sus hijos. Cierta mañana, en la plaza, mientras Madame de Lesseps miraba desde el balcón de su habitación y una muchedumbre admirada observaba en las calles, apareció cabalgando un brioso caballo. Si hubiera habido un muro de piedra como en Egipto, sin duda habría intentado saltarlo.

«El señor De Lesseps es uno de esos hombres que saben cómo agradar y cómo ganarse a los demás —observaba Rodríguez—. Comienza por disfrutar enormemente con todas las atenciones populares que le rinden, y como le encanta recibirlas, hace lo posible por merecerlas.» Esta observación del periodista podría ser una explicación de los motivos del viejo héroe para hacer lo que hacía. Su vivacidad era irreducible. Había en Panamá un anciano francés que desde hacía años residía en el Istmo y en cierta ocasión le dijo que si insistía en realizar sus planes no habría suficientes árboles en la región para fabricar las cruces que se pondrían en las tumbas de sus trabajadores. De Lesseps permaneció impasible. Según escribió Robinson, «nunca hubo nada que apagara ni por un instante el ardor de su entusiasmo, ni hubo nada que empañara la visión de un futuro glorioso que ya había grabado en su imaginación».

Sin embargo, entre los datos que se tienen hay una señal muy clara de que el viejo héroe veía más allá de lo que aparentaba ante los demás. En una sorprendente entrevista que se publicó pocos años después, le dijo a Emily Crawford, corresponsal en París del *Daily News* de Londres y el *Tribune* de Nueva York, que tan pronto como viajó por Panamá tuvo la certeza de que la tarea sería mucho más difícil de lo que le habían hecho suponer y que el proyecto de Wyse para abrir un canal era un fraude; un «engaño muy audaz», fueron sus palabras. «Pero —escribió la señora Crawford— estaba a favor de la empresa, y como la consideraba factible, tenía la intención de seguir adelante.»

Menos de veinticuatro horas antes de que De Lesseps se embarcara hacia Nueva York, los nueve miembros de su Comisión Técnica le presentaron su informe final. Eran trescientas páginas que no hacían más que sellar lo que De Lesseps había proyectado: se aprobaba la construcción

del canal al nivel del mar; se recomendaba construir una presa para contener las crecidas del Chagres; tendría que haber un rompeolas en Colón, como había pedido De Lesseps; y habría una esclusa para las mareas en la terminal del Pacífico. Se daba un plazo de ocho años para la construcción del canal, en vez de los doce estimados por el congreso de París.

De Lesseps estuvo conforme con todo, exceptuando el coste, calculado en 843 millones de francos, es decir, 347 millones de francos menos de lo estimado en el congreso de París. Le parecía que esta nueva cifra era todavía demasiado alta, aparte de que en ella no estaban incluidos los intereses del capital durante ocho años, los gastos de administración, las sumas que se le debían a la Sociedad Financiera Türr y al Gobierno de Colombia ni la cifra enorme para la compra del ferrocarril de Panamá. Es cierto que muchos de estos detalles tampoco se habían tenido en cuenta en el cálculo de París. Sin embargo, la cifra que allí se dio incluía un 25 por 100 extra para gastos imprevistos, y la cantidad que en estos otros cálculos se asignaba para el mismo concepto era del 10 por 100 solamente.

Pero lo que hacía que la nueva valoración pareciera más destacable era el hecho de que el volumen de lo que se debía excavar —la cantidad de tierra que tendría que eliminarse— había aumentado casi en un 50 por 100 (de 43 millones de metros cúbicos calculados en el congreso a 75 millones de metros cúbicos). Después de haber estado en Panamá, de haber visto el terreno que sería necesario excavar y de comprobar que el volumen de la tierra ascendería por lo menos a la mitad más de lo que se había calculado, los miembros de la Comisión Técnica redujeron el coste total de la construcción y asignaron una cantidad menor para los gastos imprevistos. Y la única queja de De Lesseps fue que sus recortes eran muy tímidos.

«Nuestro trabajo en Panamá será más fácil que en Suez», anunció. A su hijo Charles le escribió: «Ahora que he recorrido varias de las localidades del Istmo en compañía de nuestros ingenieros, no logro comprender por qué titubean tanto para decidirse a declarar que es practicable el canal al nivel del mar, puesto que la distancia es tan corta como la que hay entre París y Fontainebleau». También decía en la misma carta que los comentarios sobre «el clima mortal» no eran más que «invenciones de nuestros adversarios».

Ninguno de los integrantes del grupo había dado señales de mala salud. Lo único más cercano a una crisis fueron las quemaduras del sol que sufrió la señora de De Lesseps en la excursión a Taboga.

Cuando se hallaba a bordo del *Colón* en algún lugar entre la bahía de Limón y Nueva York, en la tranquilidad de su camarote, De Lesseps tomó un lápiz y se puso a hacer cálculos sobre el informe de su Comisión Técnica. Al llegar el barco a su destino, ya tenía hecho un nuevo presupuesto de 184.400.000 francos, con lo que el coste estimado originalmente se reducía en 37 millones de francos. A los periodistas que subieron a bordo para entrevistarlo cuando el *Colón* atracó en los muelles de Nueva York, les declaró que el canal no iba a costar más de 131.720.000 dólares. Todos estuvieron de acuerdo en que era una reducción muy considerable de la cifra de 240 millones de dólares prevista en París.

IV

A nadie le sorprendió que De Lesseps ocupara la primera plana durante el tiempo que permaneció en Nueva York. Los periódicos afirmaban que hacía veinte años que la ciudad no tributaba a un visitante extranjero una recepción tan calurosa con una demostración de afecto tan cordial. Los artículos periodísticos se referían sobre todo a su espléndida apariencia física, su cabello blanco como la nieve, su bronceado tropical y el vigor juvenil de su persona, todo ello en notable contraste con las afirmaciones que se hicieron posteriormente acerca de que cuando visitó Panamá por vez primera era ya un anciano de espíritu apagado. Un periodista que lo había entrevistado años atrás en Suez lo encontró «sin el menor cambio. Los mismos ojos extraordinariamente brillantes, la misma voz vehemente, el mismo gesto rebosante de simpatía, su personalidad magnética de siempre, erguido, impulsivo y, si acaso, más joven». Para un cronista del *World* no parecía tener más de cincuenta y cinco años.

Aquella era la primera vez que visitaba Estados Unidos, y, como había hecho en Panamá, se divirtió sobremanera. Paseaba a pie por la Quinta

Avenida, hacía recorridos por el tren elevado, subió en ascensor hasta lo más alto del edificio de Equitable Life Assurance en Broadway (seis pisos) e «inspeccionó» el puente de Brooklyn, que aún no estaba terminado. Declaró que el gran corte de La Culebra en Panamá tendría la misma profundidad que la altura de las torres del puente, 83,5 metros.

En su *suite* del hotel Windsor de la Quinta Avenida, hablando con rapidez y muchos ademanes, pero en tono suave, aseguró a los periodistas que sus proyectos sobre Panamá no planteaban conflictos con la Doctrina Monroe. La iniciativa sería particular, y el pueblo estadounidense debía entender especialmente las ventajas de la empresa privada. Recibiría con agrado sus inversiones. «Yo no soy más que el ejecutor de la idea estadounidense», insistía, y en realidad le hubiera gustado ver que la mayoría de las acciones se vendían en Estados Unidos y la sede de la compañía se instalaba en Nueva York o Washington.

La bandera tricolor ondeaba sobre el hotel Windsor como si el huésped fuese algún jefe de Estado. La American Geographical Society le recibió y la comunidad francesa residente en la ciudad le organizó una recepción a la que asistieron unas ocho mil personas. Otra noche, vistiendo corbata blanca y chaqué, subió a un escenario adornado con palmeras en macetas para dirigirse a la American Society of Civil Engineers, diciéndoles que él era un diplomático, pero se sentía profundamente honrado de que los ingenieros lo hubiesen acogido como a uno de sus colegas. Como en todas esas ocasiones, habló por medio de un intérprete de forma improvisada. Explicó que nunca usaba notas porque siempre decía la verdad, y esta no requería preparación.

Para el banquete celebrado en Delmonico’s, el salón principal fue decorado con banderas francesas y estadounidenses; la araña central se había transformado en una gigantesca campana de flores y de ella salían largos lazos en los que se habían trenzado ramos de siempreverde que llegaban a todas las esquinas; el centro de cada mesa se adornaba con figurillas de repostería que representaban a Ferdinand de Lesseps en frac y una pala en la mano sobre el mapa de África; una esfinge; una máquina dragadora de las que se usaron en Suez; y el vapor *Colón*. En el menú estaba grabado el escudo de armas de De Lesseps, y en la lista de los

invitados, todos hombres, figuraban unos doscientos cincuenta «notables», incluidos el alcalde Cooper, Andrew Carnegie, Jesse Seligman, Russell Sage, Albert Bierstadt, Clarence King, Octave Chanute, Abram Hewitt, Chauncey Depew, Peter Cooper y David Dudley Field. A eso de la una de la mañana, antes de que comenzaran los discursos, Madame de Lesseps hizo su entrada espectacular al balcón de los músicos, acompañada por Emily Roebling, esposa del ingeniero jefe del puente de Brooklyn, que estaba lisiado.

Los oradores fueron Alexander Lyman Holley, pionero del «proceso Bessemer» en América; John Bigelow, diplomático y publicista; el famoso Unitario, doctor Henry W. Bellows; y Frederick M. Kelley, quien pronunció el discurso principal. Por las personalidades presentes, las cosas que se dijeron, la decoración, el ambiente y todo lo demás, ese homenaje fue una de esas ocasiones maravillosas en torno a la cual se podría realizar el estudio de toda una época. (Uno de los grandes lienzos de Bierstadt, un paisaje del Oeste, acababa de ser adquirido por la Corcoran Galery de Washington, por ejemplo; el imperio del acero de Carnegie era por entonces el más poderoso del mundo, gracias sobre todo a las innovaciones de Alexander Holley; un guía espiritual como el doctor Henry Bellows aún podía hablar, como lo hizo, con plena fe en «la paloma de alas blancas del comercio».) Sin embargo, como señalaron varios editoriales de los periódicos a la mañana siguiente, el espléndido homenaje y los sentimientos expresados fueron todos en honor del hombre, pero no de sus actuales proyectos. A la ciudad de Nueva York le interesaba enormemente la personalidad de Ferdinand de Lesseps, pero mucho menos su canal de Panamá.

«Por lo que ha hecho, le brindamos nuestra más cordial bienvenida y los sinceros homenajes de nuestro aplauso —afirmaba Whitelaw Reid, del *Tribune*—. Lo que se propone hacer es otro asunto.»

Lo mismo iba a suceder en los restantes lugares de Estados Unidos que visitó. En Washington, donde no hubo banquetes, homenajes ni recepciones, su mensaje fue especialmente directo. Sin duda, todos se mostraron cordiales, incluido el presidente Hayes. En el Capitolio, De Lesseps fue recibido por la Comisión de la Cámara para el Canal

Interoceánico y realizó un elocuente alegato a favor de su proyecto. Después fue invitado a escuchar al capitán James B. Eads, constructor del famoso puente de San Luis (Missouri), que presentó sus proyectos para construir un ferrocarril colosal, capaz de transportar barcos enteros por el istmo de Tehuantepec. El proyecto consistía en sacar los barcos del agua con su carga y llevarlos a tierra firme rodando sobre soportes tirados por varias poderosas locomotoras. Según explicó Eads, un ingenioso sistema de arietes hidráulicos colocaría firmemente los soportes en los lugares convenientes del casco del barco. Cada soporte estaría equipado con articulaciones universales, de manera que se adaptaría de forma automática a la forma del casco en el punto de contacto y así se equilibraría el peso del barco. Aseguraba que no llevaría más de media hora colocar a un buque de seis mil toneladas sobre los soportes rodantes. Estos, que formarían una especie de cuna bajo el barco, rodarían sobre doce raíles colocados a un metro y medio de distancia uno del otro; sobre cada raíl irían cien ruedas, de modo que los soportes tendrían un total de 1.200 ruedas (cien en cada raíl). Las locomotoras, que tendrían una potencia cinco veces mayor que la más poderosa de las que existían entonces, arrastrarían el barco por el Istmo a una velocidad entre los dieciséis y los diecinueve kilómetros por hora. El traslado completo de un barco de un océano al otro en una distancia de 215 kilómetros requería dieciséis horas. La construcción de ese sistema, aseguraba Eads, no costaría más de cincuenta millones de dólares, es decir, la tercera parte más o menos de lo que supondría el canal de Ferdinand de Lesseps.

Este escuchó educadamente todas las explicaciones de Eads, y tal vez ciertos aspectos tocaron alguno de sus nervios sensibles. La visión de los grandes barcos alzados del mar como si fueran de juguete y arrastrados luego sobre las montañas de México debió de parecerle una de esas fantasías grandiosas dignas de haber sido concebidas por Julio Verne en su estudio de la torre de Amiens. Sea como fuere, le felicitó calurosamente y se marchó a encontrarse con los periodistas que le habían traído el texto completo del último mensaje presidencial al Congreso. Hayes manifestaba sin tapujos que Estados Unidos no cedería nunca el dominio sobre un canal del Istmo a ninguna potencia o alianza de potencias europeas. Tampoco

deberían las empresas ni los ciudadanos particulares que invirtieran en dichas empresas buscar la protección de una potencia europea. «Un canal interoceánico […] será el gran cruce de caminos marítimos entre nuestras costas del Atlántico y nuestras costas del Pacífico y formará parte de la línea costera de Estados Unidos. La política de este país es que el canal quede bajo el control estadounidense.»

El mensaje constituía un rechazo evidente y mortal de las intenciones de De Lesseps. Este podía haber protestado o haberse mostrado diplomático y evasivo, o no haber dicho nada de momento. En lugar de ello, le pidió a Henri Bionne que enviara un cable a París dirigido a Charles para que este lo llevara al *Bulletin*; decía: «El mensaje del presidente Hayes garantiza la seguridad política del canal».

La declaración implícita era que de nuevo *Le Grand Français* había obtenido una notable victoria. Si Estados Unidos afirmaba que ninguna potencia extranjera podía aparecer como protectora del canal, se sobrentendía que Estados Unidos cumpliría esa función vital. Y con ese país velando por la empresa durante la construcción y después, los inversionistas podrían estar seguros del éxito. Pero eso no era de ningún modo lo que quería decir el mensaje. «Lo que el presidente manifestaba —escribió J. C. Rodríguez en un análisis posterior— era que no deseaba ver a las empresas europeas construyendo canales en Panamá; pero el señor De Lesseps hizo frente a las circunstancias y actuó una vez más según la trama de la representación en la que él era el protagonista.»

Entonces, al igual que el actor veterano que sabe bien cuándo los movimientos físicos pueden concentrar la atención, emprendió un viaje en tren cruzando el continente, de Filadelfia a San Luis y luego a San Francisco para regresar por Chicago, las cataratas del Niágara y Boston. Mientras tanto, Madame de Lesseps y sus hijos se quedaron en Filadelfia, donde residían algunos parientes.

Pasó tres semanas en la gira y fue el hombre del momento en cada una de las etapas. Grandes multitudes se congregaban para recibirlo, siempre con amabilidad. En ocasiones había demostraciones de entusiasmo tan ferviente como las anunciadas en el *Bulletin*, que calificó a los estadounidenses como la gente más hospitalaria del mundo. En Chicago, un

agitador le gritó un sarcasmo sobre la Doctrina Monroe. «Aquí están unos veinte mil estadounidenses —le respondió De Lesseps—. Ahora yo quisiera que alguno de ustedes me explicara de qué manera la Doctrina Monroe podría impedirme la construcción del canal.» Esperó que alguien le respondiera. Luego les explicó con paciencia en qué consistía la Doctrina Monroe y por qué no podía afectar a la construcción de su canal, añadiendo: «No puedo estar de acuerdo con una ciudad que apenas tiene la tercera parte de mi edad […] si sostiene que es imposible hacer lo que me propongo».

«¡Bravo! ¡Este es el hombre que queremos!», gritó alguien, y hubo una serie de vítores de aprobación.

En Washington, el ministro de Francia entregó al secretario Evarts una nota en la que se ponía en claro que el Gobierno francés no tenía nada que ver con las empresas de De Lesseps en Panamá y que «no tenía el propósito de intervenir en esas cuestiones ni de prestarles su apoyo de forma directa o indirecta».

De Lesseps y sus acompañantes se embarcaron el 19 de abril de 1880. Se le alabó y se le festejó hasta el último día de su visita, cuando se ofreció en su honor un almuerzo en la casa de Cyrus Field, quien había tendido el cable bajo las aguas del Atlántico. Además, había encontrado tiempo suficiente en Nueva York para poner las bases de lo que iba a llamar su *Comité Américain*, para que manejara la venta de las acciones de Panamá en Estados Unidos. Tres prestigiosas firmas neoyorquinas aceptaron participar: J. & W. Seligman & Company, Drexel, Morgan & Company, y Wislow, Lanier & Company. Sin embargo, a pesar de su popularidad y su elocuencia, no hubo compradores. No vendió ninguna acción. Ni un solo capitalista estadounidense digno de tomarse en cuenta había expresado el menor interés en su Compagnie Universelle.

No obstante, aseguró a sus seguidores que el verdadero dinero provendría de Francia: «Únicamente en Francia, donde tenemos costumbre de trabajar en favor de la civilización del mundo entero […] reuniré el capital necesario». Y a las dos horas de haber llegado a París ya estaba sentado junto a un magnífico candelabro veneciano en el salón del piso

superior de Madame Juliette Adam, comentando las peripecias de su viaje ante viejos amigos y admiradores.

Durante las semanas siguientes estuvo ocupado con conferencias, cenas y entrevistas, y cumplió el programa al menos como lo había hecho durante sus miles y miles de kilómetros por mar, con incontables caras nuevas, comida exquisita, hoteles extraños y charlas interminables. Los amigos le aseguraban que nunca había tenido mejor aspecto. Un médico, durante un discurso tras una cena, le acusó de poner en peligro a su profesión, puesto que era evidente que su visita a Panamá le había permitido descubrir la fuente de la juventud.

Así pues, la odisea de cuatro, casi cinco meses, terminó con una ruidosa manifestación de la aprobación popular que sabía bien que era esencial. Al haber viajado a Panamá y haber vuelto entero y saludable, logró una asombrosa transformación en su propio país. Su gran error fue infravalorar su éxito. Ahora gozaba de un respaldo popular mucho mayor del que hubiera imaginado, y, por irónico que resulte, no saber apreciarlo iba a ser casi tan fatal como su evidente error al valorar el terreno de Panamá.

5
UNA TAREA INCREÍBLE

«Por la patria, la ciencia y la gloria.»
(Lema de la École Polytechnique)

I

Los primeros años de existencia de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique se caracterizaron por las grandes esperanzas, la propaganda engañosa y algunos progresos reales, pero muy costosos. En Panamá, hombres cuya devoción a la empresa era ejemplar, muchas veces heroica, consiguieron cosas asombrosas. Mas sus logros no llegaron nunca a lo que Ferdinand de Lesseps había prometido, y, a pesar de sus nobles intenciones, cometieron graves errores casi desde el principio. No obstante, si se tienen en cuenta las dificultades que tuvieron que vencer, la magnitud de la tarea, los muchos factores que desconocían y los reiterados ejemplos de sufrimiento y tragedia personal, fue mucho lo que hicieron.

En París, la venta de acciones de la compañía —el segundo intento de Ferdinand de Lesseps de llegar al público— se convirtió en uno de los acontecimientos más extraordinarios de la historia de las finanzas.

La *grande entreprise* iba a ser el mayor empeño financiero acometido hasta entonces. Las acciones de Panamá iban a ser las de propiedad más repartida de las emitidas hasta el momento. Y jamás una propuesta estrictamente financiera había despertado una devoción tan ardiente entre

los inversionistas. En buena parte, la explicación estribaba en que para la mayoría nunca fue una proposición estrictamente financiera. Algo tan vital para el orgullo francés, algo respaldado por De Lesseps, no podía considerarse nada más que eso. También tuvo mucha importancia la expectación sin límites asociada con el capitalismo de riesgo, *le pionnier capitalisme*. Se hablaba de «la poesía del capitalismo» y de la «democracia de los accionistas». La respuesta sin precedentes del pueblo francés a De Lesseps tuvo muchos ángulos y muchos planos psicológicos; solo más tarde, en una visión de conjunto, la lealtad de los accionistas parecería ciega, y el liderazgo de De Lesseps, decepcionante.

Esta vez puso la gestión de la venta en manos de Marc Lévy-Crémieux, vicepresidente del poderoso Banco Franco-Egipcio, quien había sido uno de sus oponentes más decididos cuando hizo su primer intento para reunir fondos. También Lévy-Crémieux había enviado a su hombre de confianza —un ingeniero— para valorar la situación en Panamá, y había regresado con un informe confidencial en el que afirmaba que el canal no llegaría a recuperar nunca lo que se gastara en él. Más de una docena de compañías quedarían en la ruina antes de que cruzara un barco el canal de Panamá, insistía el ingeniero. Pero no dijo en público ni una sola palabra al respecto.

Se organizó un consorcio de bancos comerciales y de inversión. El capital inicial se estableció en 300 millones de francos (60 millones de dólares). Por supuesto, no había ni para empezar, pero así lo había decidido De Lesseps, y fue una mala decisión.

Se ofrecieron seiscientas mil acciones a 500 francos (100 dólares) cada una. Así pues, para una persona común y corriente, que era la clase de inversionistas con los que De Lesseps quería contar, era una acción muy cara: 500 francos era casi lo que ganaba en un año más o menos la mitad de la población trabajadora de Francia. En cambio, las condiciones eran muy atractivas: solo el 25 por 100 al contado y seis años para pagar el resto. A eso había que añadir el hecho de que las acciones de Suez, que también habían costado 500 francos cada una inicialmente, se cotizaban entonces en la Bolsa a más de 2.000 francos y estaban pagando dividendos del 17 por 100.

Mientras se procedía a la construcción, los accionistas deberían recibir el 5 por 100 de los plazos pagados.

Una vez que el canal se hubiera terminado, recibirían el 80 por 100 de las ganancias netas. El 20 por 100 restante se dividiría entre los «fundadores» —De Lesseps, su hijo Charles y los amigos que habían aportado los dos millones de francos iniciales— y la Sociedad Financiera Lévy-Crémieux. Las acciones de los fundadores en la compañía de Suez, cuyo precio fue el mismo originalmente —5.000 francos cada una—, se valoraban entonces en 380.000 francos.

Las «subvenciones» a periódicos y revistas comenzaron en el mismo momento en que se formó la sociedad. En su mayoría, los pagos se hicieron con discreción y el efecto fue favorable. Casi sin excepción, los mismos periódicos que habían denunciado con gran ahínco al canal y a su progenitor ponían a ambos por las nubes. Panamá se había convertido en una «palabra mágica», era *le synonyme de dividens fantastiques* (el sinónimo de dividendos fantásticos). «Jamás se había presentado la oportunidad de que el capital y la ciencia se unieran en un matrimonio feliz», decía el *Journal des Débats. Le Figaro* anunciaba que el canal quedaría terminado en siete años, y entonces la energía de De Lesseps podría dedicarse a una obra más titánica. Declaraba *La Liberté* que el canal había dejado de tener opositores. «¡Ay de vosotros, hombres de poca fe! ¡Escuchad las palabras de Monsieur de Lesseps y creed!»

Émile de Girardin, propietario de *Le Petit Journal*, poderoso señor de la prensa en Francia y uno de los que se habían mostrado particularmente desagradables en sus ataques contra De Lesseps el año anterior, se declaraba ahora complacido de hallarse entre los miembros de la junta administrativa de la compañía.

Fue muy alto el precio que se pagó para despertar tanto entusiasmo —más o menos 1.595.573 francos, según se pudo comprobar por las indagaciones posteriores—, y las comisiones para los corredores alcanzaron una cifra todavía más alta: más de cuatro millones de francos. Para los banqueros era una revalorización perfecta. Su comisión por la venta de acciones era del 4 por 100, es decir, 20 francos por cada una. Sin embargo, como hacían notar algunos corresponsales extranjeros en París, ciertas

casas, como el Crédit Foncier y la de los Rothschild, «se habían negado tenazmente a que se utilizaran sus mostradores para que se tendiera una trampa semejante».

Los resultados superaron la fantasía más desbordante. En realidad, el éxito de la venta fue tan enorme que puso de manifiesto lo equivocado que estaba De Lesseps al juzgar el efecto acumulativo de todo lo que ahora obraba en su favor. Había pedido muy poco dinero —menos de la mitad de lo que decía que costaría el canal— y lo irónico del caso es que habría obtenido todo lo que pensaba necesitar y más desde un principio. Además, lo habría obtenido sin mucho esfuerzo y sin necesidad de pagar subvenciones a la prensa. Pero no había sido capaz de comprender lo que habría conseguido con el respaldo de sus antiguos adversarios en el mundo de las finanzas, ni había reconocido la repercusión psicológica de su viaje a Panamá.

La venta de las acciones se inició el 7 de diciembre de 1880. En tres días, más de cien mil personas habían suscrito un total de 1.206.609 acciones, es decir, *más del doble* de las disponibles. Como resultado, mucha gente tuvo que conformarse con bastantes menos de las que deseaba.

Tal como había previsto De Lesseps, fueron los pequeños inversionistas los que hicieron de la venta un éxito tan espectacular. Unas ochenta mil personas habían comprado de una a cinco acciones cada una. Solo catorce personas adquirieron mil o más acciones. Alrededor de dieciséis mil accionistas eran mujeres.

Nada semejante había ocurrido hasta entonces. El ferrocarril Paris-Lyon-Méditerranée, una sociedad muy poderosa con un capital de 1.200 millones de francos y 800.000 acciones —200.000 más que las ofrecidas por la Compagnie Universelle—, no tenía más que 33.000 accionistas, menos de una tercera parte del número de accionistas con que empezó la Compagnie Universelle. La primera reunión de los accionistas, en enero de 1881, tuvo que convocarse en el enorme local del Cirque d’Hiver, en el Boulevard des Filies du Calvaire, que solo pudo acoger a cinco mil personas. En esa ocasión, De Lesseps les anunció que todos los problemas estaban resueltos, y las dificultades, superadas.

La incorporación oficial de la compañía se efectuó el 1 de marzo de 1881. De Lesseps asumió formalmente el cargo de presidente; Henri Bionne, el de secretario general, y a Charles de Lesseps se le nombró director.

Los salarios que se establecieron fueron notablemente bajos considerando la magnitud de la empresa: De Lesseps iba a recibir solamente 75.000 francos (15.000 dólares) al año; Bionne, 18.000 (3.600). Es interesante señalar que, por el contrario, se asignó un salario de 25.000 dólares, mucho más que a De Lesseps, a un estadounidense llamado Richard Wigginton Thompson, quien había aceptado encabezar la Comisión Estadounidense, que iba a ser una de las operaciones más costosas y menos útiles de la compañía.

Thompson, que había sido secretario de Marina, era la segunda opción de De Lesseps para desempeñar el cargo. La primera era el propio general Grant, a quien De Lesseps consultó por medio de Jesse Seligman; pero el general Grant declinó el ofrecimiento por razones que expuso en una carta a Daniel Ammen: «si bien es cierto —le decía— que me sentiría muy complacido de que mi nombre quedara asociado a la obra de abrir un canal que comunique los dos océanos, no quisiera verlo relacionado con un fracaso, sobre todo con un fracaso en el que creo que los accionistas perderán todo lo que han aportado».

De acuerdo con De Lesseps, la Comisión Estadounidense se dedicaría a fomentar la oposición al proyecto rival para construir un canal en Nicaragua —por medio de la prensa y de grupos de presión en Washington— y a demostrar al pueblo estadounidense las ventajas del canal al nivel del mar en Panamá. También se ocuparía la Comisión de supervisar la compra de equipo y material fabricado en Estados Unidos que se utilizaría en Panamá. Pero su misión primordial sería convencer a los inversionistas estadounidenses para que tomaran parte en la empresa de Panamá. No obstante, tanto en esto como en todo lo demás, la Comisión resultó inoperante. Thompson fue el único de sus miembros que hizo algo para justificar el sueldo, sobre todo como miembro de un grupo de presión. Tampoco las oficinas instaladas en Nueva York sirvieron de mucho. Se encontraron muy pocos inversionistas. Todo lo que De Lesseps obtuvo del

trato fue el uso de unos artículos de escritorio imponentes, más la libertad de mencionar cuando era necesario nombres tan importantes como el de Jesse Seligman entre sus patrocinadores.

Sin embargo, se pagaron de inmediato unos honorarios de 300.000 dólares a la firma de Seligman y a las otras dos, con la promesa de que las tres recibirían otros 100.000 dólares más adelante. El coste total de la Comisión Estadounidense fue de unos dos millones de dólares.

Así pues, contando las comisiones a los corredores, que sumaban cuatro millones de francos, y los 11.800.000 francos de la comisión a la sociedad Lévy-Crémieux, más los 12 millones de francos asignados a la Comisión Estadounidense, 1.600.000 francos de gastos de «publicidad» y otros 750.000 francos para gastos diversos de organización, la cantidad total para la emisión y venta de las acciones y para poner en marcha la compañía ascendió a 32.200.000 francos, es decir, unos 6.400.000 dólares.

A principios de 1881, entre las fechas de la primera y la segunda reunión de los accionistas, De Lesseps compró también, por un millón de francos un edificio para las oficinas, situado en la Rue Caumartin, cuya pared posterior colindaba con la del edificio de oficinas del canal de Suez, en la Rue Charras. Diez mil acciones que habían sido retenidas se entregaron a la Sociedad Financiera Türr, como se había acordado previamente, y De Lesseps cedió a la nueva empresa sin cargo alguno todos los derechos y privilegios obtenidos antes por parte de la Sociedad Financiera Türr. De este modo, la Concesión Wyse perteneció desde entonces a la Compagnie Universelle. El proyecto estaba en marcha.

II

Los ingenieros civiles franceses del siglo XIX eran de una categoría extraordinaria y tenían motivos para sentirse orgullosos de su herencia. Fueron los franceses quienes utilizaron por primera vez los cajones neumáticos sumergibles en los cimientos de los puentes y quienes perfeccionaron el empleo de las vigas de hierro forjado en T para la

construcción de edificios. El famoso mercado parisiense de Les Halles, la fábrica de chocolate Menier, la asombrosa Galérie des Machines en la reciente Exposición de París se consideraban estructuras audaces e innovadoras que ofrecían infinitas posibilidades para la arquitectura del futuro. Fue en Francia donde se probó por primera vez el hormigón armado y los ingenieros franceses seguían destacando en su empleo. Los franceses descollaban sobre todo en la ingeniería civil, y las escuelas técnicas francesas, como las de medicina, se consideraban las mejores del mundo.

Además de los ingenieros militares, había otras dos clases de ingenieros en Francia: los *ingénieurs de l'État*, que se habían formado primero en la École Polytechnique y luego en la École des Ponts et Chaussées, y los *ingénieurs civils*, que habían estudiado en la nueva École Centrale des Arts et Manufactures. De ellos, los licenciados en la École Polytechnique eran la flor y nata, una élite técnica con mucha influencia en la burocracia y, por consiguiente, en toda la vida económica de Francia.

Ser admitido en la École Polytechnique estatal era todo un honor. El riguroso examen de ingreso eliminaba a todos los que no fueran los candidatos más brillantes. Y desde el momento en que un joven cruzaba los grandes portales de piedra gris de la Rue Descartes, sabía que se esperaba de él nada menos que una superioridad intelectual y la más completa devoción a *la Patrie, les Sciences, et la Gloire*. La escuela, fundada en 1794, era la principal creación científica de la Revolución. Napoleón la llamó «mi gallina de los huevos de oro», y el símbolo de la gallina y los huevos se había tallado en las dovelas y convertido en la pieza central de la vidriera del gran tragaluz situado en el techo de la mayor sala de conferencias para que ningún estudiante lo olvidara. No era una escuela de ingeniería, sino una escuela militar —reglas estrictas, uniformes azules muy ajustados, espadas, el *bicorne* tradicional para las ceremonias con desfiles— dedicada al estudio de la ciencia pura. El programa de estudios proporcionaba una educación secundaria clásica, más lo que por entonces eran los conocimientos matemáticos más adelantados del mundo.

Al terminar los estudios en la Polytechnique, los licenciados con calificaciones más elevadas solían pasar a la de Ponts et Chaussées —una *école d'application*—, donde se especializaban y salían convertidos en

ingenieros al servicio del Estado para trabajar en la construcción de puentes, carreteras y puertos, o bien como funcionarios en los ferrocarriles estatales. A comienzos de la década de 1860, tras un amplio estudio del sistema, una autoridad estadounidense en el campo de la educación, Henry Barnard, aseguró que la escuela le había proporcionado a Francia el cuerpo de ingenieros civiles y militares mejor adiestrado de cualquier nación del mundo. Lavalley, constructor de las máquinas dragadoras empleadas en Suez, Sadi Carnot y Godin de Lépinay habían salido de la Polytechnique, al igual que Ferdinand Foch y, en época más reciente, Valéry Giscard d'Estaing.

Los *ingénieurs civils* licenciados en la École Central eran los que contrataban las empresas particulares y su mentalidad era más parecida a la de los ingenieros estadounidenses. Gustave Eiffel era uno de los ejemplos más destacados; otro era William Le Baron Jenney, arquitecto e ingeniero de Chicago que construiría el primer rascacielos del mundo.

Pero todos los ingenieros franceses, especialmente los que procedían de la Polytechnique, se consideraban hombres de ciencia. Sus obras eran resultado de cálculos abstractos. Desde el punto de vista francés, los ingenieros estadounidenses solo tenían habilidades para la improvisación, que, por muy ingeniosa e inspirada que fuera, siempre pertenecería a un orden intelectual inferior. Este sesgo no estaba enteramente justificado, si bien el rasgo estadounidense esencial era la improvisación. Era la actitud expresada en una observación atribuida al ingeniero John Fritz, quien, mientras construía una nueva máquina, parece que dijo: «Bueno, chicos, ahora que la hemos terminado, pongámosla en marcha para ver por qué no funciona».

Sin embargo, en Panamá los franceses tuvieron que improvisar o, mejor dicho, tuvieron que aprender a improvisar obligados por las circunstancias. Y carecían de experiencia previa. Prácticamente todo debía aprenderse por prueba y error, y su mayor dificultad a medida que pasaba el tiempo fue el precio colosal que tenían que pagar por sus errores. No sirvió de mucho la pericia adquirida en Suez. Es posible que a la larga hubieran trabajado mejor sin la experiencia del canal de Suez en su pasado. Porque, a pesar de lo que De Lesseps dijera a la prensa y al público, Panamá no tenía más que

una ventaja sobre Suez: la distancia que debería abarcar el canal. Todo lo demás era muchísimo más difícil en Panamá. La tarea era infinitamente más ardua, más amplia y más engañosa que en Suez, tal y como había advertido Godin de Lépinay.

Para empezar, estaban las condiciones geológicas del Istmo, un tema al que se había dedicado una mínima parte del estudio que merecía. Casi todas las excavaciones que se hicieron en Suez fueron sobre terrenos de arena. Allí, el clima era cálido, pero seco; en Panamá, durante ocho meses del año, el clima no solo era muy cálido, sino pesado, sofocante, con una humedad del 98 por 100. En Suez se presentó la dificultad de acarrear el agua potable suficiente para que bebieran los trabajadores, pues las precipitaciones suponían 229 milímetros al año. En Panamá, la pluviosidad se medía en decímetros y no en milímetros: más de 30 decímetros anuales en la vertiente del Caribe, y de 15 a 18 decímetros en la ciudad de Panamá, en el Pacífico.

Suez era llano, como la superficie de una mesa, con una altura máxima de 15 metros sobre el nivel del mar. Panamá estaba cubierto de pequeñas colinas empinadas y la altura máxima en la línea del canal era de más de cien metros sobre el nivel del mar. También estaban la selva panameña y el río Chagres, que seguía cruzándose en el camino del canal.

Asimismo, era necesario afrontar las cuestiones del alojamiento, la mano de obra y la salud. John Bigelow, que visitaría el Istmo más adelante para valorar los esfuerzos de los franceses, escribió sobre el particular: «Es probable que nunca se haya enfrentado el hombre con un problema tan complicado como este, un problema acuciado por una gran cantidad de factores inciertos e inesperados para los ingenieros que allí trabajan […]. Cada paso […] es más o menos experimental».

Pero Ferdinand de Lesseps nunca lo vio de ese modo. «Se trata —informaba a sus accionistas— de una operación cuya exactitud matemática se conoce perfectamente.» Couvreux y Hersent había construido el canal de Suez; Couvreux y Hersent y la exactitud matemática iban a construir el canal de Panamá. De Lesseps no podía quitarse a Suez de la cabeza, y los ingenieros que había mandado al campo de trabajo carecían de experiencia en los trópicos y adolecían de preparación para improvisar. Así pues, no

solo tuvieron que aprender a medida que avanzaban, lo que ya hubiera sido bastante difícil, sino que además tuvieron que aprender a aprender a medida que avanzaban y a olvidar todo lo que supuestamente se les había «enseñado» en Suez.

El primer grupo llegó a Colón a bordo del fiel *Lafayette* a finales de enero de 1881. Había unos cuarenta ingenieros, encabezados por Gaston Blanchet y Armand Réclus, que era el nuevo gerente general de la compañía del canal, y su ayudante Louis Verbrugghe, el abogado que fue a Bogotá con el teniente Wyse. Varios de los ingenieros habían llevado con ellos a sus esposas, y en la ciudad de Panamá se organizaron muchas fiestas en honor de los visitantes. Pero no existe ningún dato que corrobore el relato de que Sarah Bernhardt había viajado también en el *Lafayette* y que «había representado un drama en el reducido y destartalado escenario del único teatro que había por entonces en la ciudad». La primera y única visita que Bernhardt hizo al Istmo fue más tarde, en 1886.

El 1 de febrero, Réclus envió a Ferdinand de Lesseps un telegrama que no contenía más que dos palabras, pero que tuvo la virtud de conmocionar a los lectores de periódicos en toda Francia: «*Travail commencé*» (Empezó el trabajo).

Réclus estaba al mando de todo mientras se organizaban las cosas, pero Blanchet, como alto cargo de Couvreux y Hersent, fue el que se ocupó del trabajo propiamente dicho. El contrato de De Lesseps con la empresa constructora era por dos años y la obra tendría que hacerse sin costes extra, es decir, que cualquier gasto que sobrepasara lo estipulado correría a cargo de la compañía del canal.

Blanchet era el indicado para poner las cosas en marcha. Era un hombre decidido y enérgico, y gracias a su matrimonio se había abierto camino en la sociedad panameña. Su estrategia era dedicar un año a preparar las excavaciones. Su intención era abrir un paso de 122 metros de ancho de un lado al otro del Istmo, es decir, de 80 kilómetros de longitud, con el fin de proporcionar suficiente espacio para seguir el trazado del canal con la mayor precisión posible. Pero la idea fue rechazada de inmediato por las

oficinas de París. Blanchet tuvo que conformarse con despejar una franja de terreno de no más de quince metros de ancho, espacio que resultó demasiado estrecho para lo que se proponía hacer, por lo cual hubo que acabar ensanchando todo el paso a la medida que había planteado desde un principio.

Con una mano de obra compuesta por jornaleros negros e indios contratados allí mismo, Blanchet procedió a desmontar y despejar el paso desde Colón hasta la ciudad de Panamá en una línea que cruzaba el serpenteante cauce pardo del Chagres no menos de catorce veces. Esta primera tarea de desmonte ya era bastante difícil y peligrosa. Fue necesario derribar árboles enormes y extraer sus profundas madejas de raíces, y todo el trabajo se hizo a mano. Salvo por las vías férreas, la selva no era diferente a como había sido cuando se construyó el ferrocarril o incluso en la época de los primeros exploradores españoles. Los hombres trabajaban bajo el miedo constante de encontrarse con las serpientes venenosas (la coralillo, la víbora de las malezas, la *fer-de-lance*, tres de los reptiles más mortales del mundo) o con los grandes felinos (el puma y el jaguar). Los días y sobre todo las noches se convertían en un infierno por causa de los «bichos», nombre con que se designaba a las garrapatas, escarabajos, arañas, hormigas, mosquitos, moscas, moscardones y toda clase de insectos que se arrastraban, zumbaban y picaban, para los cuales nadie tenía un nombre. No había más instrumentos de trabajo que el machete y el hacha, y la selva, como escribió uno de los ingenieros, «era tan densa que muchas veces no se podía ver más de uno o dos metros en cualquier dirección». Más allá de Gatún, la línea transcurría durante once kilómetros sobre una llanura de ciénagas y pantanos.

Y antes de que se terminara el trabajo, comenzaron las lluvias.

En Panamá no había más que dos estaciones, como todos los recién llegados aprendieron: la que había conocido De Lesseps y la estación de las lluvias. La estación seca, con sus cielos despejados y sus vientos frescos, solía comenzar a mediados de diciembre y duraba unos cuatro meses, durante los cuales había que traer el agua en carros a la ciudad de Panamá para regar las calles y evitar que se levantara el polvo. Después, al iniciarse el mes de mayo, volvían las lluvias de improviso. Durante esa temporada no

llovía constantemente, como muchos suponen. En un país donde caen más de 2,5 centímetros de lluvia en una hora, 305 o 330 centímetros de agua al año no significan más que ciento veinte o ciento treinta horas de lluvia en total. Los aguaceros torrenciales no duraban más que algunos minutos, pero era así como llovía casi todos los días. En Colón, por ejemplo, no era extraño que se recogieran más de quince centímetros de agua en veinticuatro horas. Solo en el mes de noviembre, cuando se producían las tormentas más fuertes, la precipitación pluvial en el cauce del Chagres —en la vertiente del Atlántico— alcanzaba entre 60 y 90 centímetros.

Pero no había estadísticas que reflejaran el verdadero panorama de la lluvia en Panamá. Había que verlo, sentirlo y olerlo; también había que escuchar la lluvia para poder apreciarla. Parecía como si los cielos se hubieran abierto y el aire se hubiera vuelto líquido al instante.

Cuando no llovía, el cielo estaba casi siempre cubierto por nubes inmensas, sobre todo contempladas con las primeras luces de la mañana. Luego, de pronto, había una inconfundible ráfaga de viento entre los árboles, un notable descenso de la temperatura y un rápido oscurecimiento, seguido de un ruido que alguien comparó con el que harían «miles de pisadas sobre montones de hojas». En las aldeas y las ciudades, todos corrían instintivamente a buscar refugio. Desde las colinas de La Culebra se veía desaparecer la selva tras la cortina plateada de la lluvia, y los monos aulladores comenzaban su misterioso alboroto.

Si alguien se veía obligado a refugiarse de la tormenta bajo un techo de chapa metálica, el sonido era como el de una locomotora. A menudo estas tormentas se convertían en violentas tempestades eléctricas con «rayos y truenos tremendos —escribió un estadounidense— que hacen que una persona se sienta como borracha». Y luego, mientras los árboles seguían sacudiéndose y rugiendo, cesaba la lluvia en un instante. Aparecía de nuevo el sol tan feroz como siempre. Todo brillaba con el agua de la lluvia y el aire se llenaba con ese olor pesado y fecundo de invernadero, el olor a selva y a fango.

En mayo la línea del canal quedó despejada desde Colón hasta Panamá, y Colón se había convertido en una colmena de construcción y descarga de barcos. Había surgido un aserradero junto con cincuenta casas prefabricadas, traídas desde Nueva Orleans. A lo largo de la calle del Frente se amontonaban los grandes cajones de la maquinaria y las herramientas.

Se hicieron grandes claros en la selva junto a Gatún y Emperador para edificar pueblos intermedios. (El de Gatún se llamaría Ciudad de Lesseps.) Habría talleres para las máquinas en Bohío Soldado, y campamentos de trabajadores en San Pablo (un poco más allá de Barbacoas) y en Matachín. Se levantaron barracas para los trabajadores negros sobre altas plataformas de hormigón como protección contra las inundaciones y las ratas. Los edificios eran lo bastante grandes como para dar cabida a cincuenta camastros cada uno. Se utilizó buena madera seca para construirlos y su diseño era el adecuado para el clima, con largos corredores exteriores y muchas ventanas.

Las casitas de campo para los técnicos de raza blanca también eran muy cómodas y bien construidas teniendo en cuenta las condiciones. Se levantaron cerca del agua, a lo largo de la costa oriental, en la que se convertiría en una nueva comunidad llamada Cristóbal Colón (rebautizada después como Cristóbal solamente). Eran casitas de un solo piso, todas más o menos iguales, pintadas de blanco y con ventanas verdes, rodeadas por terrazas, y por lo general con una hamaca de Yucatán colgando en la esquina de la terraza frontal. Teniendo en cuenta las circunstancias, la situación de las casas era ideal. Por las noches, con la luna llena bañando con su luz las arenas blancas de la playa y la brisa fresca que venía del mar, cualquier joven ingeniero francés que acabara de llegar podría decir que Panamá le ofrecía todo lo que había soñado.

En la ciudad de Panamá, la compañía compró el Gran Hotel para establecer su sede. Desde su oficina del segundo piso, dominando la plaza, Armand Réclus escribía regularmente a París, de acuerdo con las instrucciones, para informar sobre la política local, la moral de los trabajadores y empleados, y sus problemas diarios. Parecía casi imposible

mantener una mano de obra estable. Durante el primer año, solo diez de cada cien trabajadores traídos desde muy lejos permanecieron en su puesto más de seis meses. Pero, en contra de las acusaciones posteriores, el bienestar de los hombres se consideraba una responsabilidad prioritaria. «Debemos estar seguros de que el personal no sufre privaciones y que se procura su protección —escribió Charles a Réclus—. Siempre nos encontrará bien dispuestos para dar nuestra aprobación a las medidas que nos proponga en esta materia.» La gran esperanza de los De Lesseps, padre e hijo, era establecer «una familia panameña». «Todo cuanto pueda hacer en favor del bienestar del personal, incluso de sus diversiones y placeres, lo aprobaremos de inmediato —advertía Charles—. Haga todo lo que esté en su mano para que fuera del trabajo no haya jefes ni empleados, sino miembros de una misma familia unidos por el sentimiento.» Y su padre escribió una posdata de su puño y letra: «Esta carta es excelente y yo me adhiero a ella por entero».

Se había proyectado un hospital, que se conocería con el nombre de *L'Hôpital Notre-Dame du Canal* (Hospital de Nuestra Señora del Canal), en un espacioso terreno en la colina de Ancón, dominando la ciudad y la bahía. El médico que lo dirigiría era el doctor Louis Companyo, el mismo que estuvo a cargo de la división sanitaria en el canal de Suez. Existían planes para construir varios edificios amplios, bien ventilados y con grandes terrazas entre magníficos jardines. Habría un equipo de médicos a tiempo completo y las enfermeras serían *les Filles de la Charité* (las Hermanas de la Caridad). Se iba a construir otro hospital más pequeño en la costa, al norte de Colón, para aprovechar la brisa del mar. Además, se convertiría en sanatorio para los convalecientes un hotel que se había construido en la isla de Taboga, frente a la bahía de Panamá, y que parecía un arca blanca con filigranas.

Más tarde se diría que los franceses se habían internado alegremente en Panamá sin valorar la amenaza de las enfermedades, y que los medios de que disponían para combatirlas eran ineficaces y anticuados. Sin embargo, las intenciones expresadas repetidas veces en la correspondencia que se intercambiaba entre Panamá y París, los esfuerzos que se hacían en Panamá y el dinero gastado por la compañía del canal en todo esto desmentían las

críticas. El mismo De Lesseps se había enfrentado a una epidemia de cólera en Egipto y había perdido a su primera esposa y a uno de sus hijos por causa de las enfermedades; además, no era ningún tonto como para pasar por alto estas cuestiones, por mucho que sus frecuentes declaraciones públicas respecto a las condiciones de salubridad en Panamá hicieran pensar lo contrario. Las instalaciones de la colina de Ancón, que iban a incluir unos setenta edificios una vez terminadas, costarían 5.600.000 dólares, una cifra muy considerable para la época. En el hospital de Colón se gastó un millón de dólares más y cerca de quinientos mil dólares en el sanatorio de la isla Taboga. El doctor Wolfred Nelson, el médico canadiense que había instalado su consultorio en Panamá el año anterior y que criticaba duramente todo lo que hacían los franceses, admitía en un escrito: «Los hospitales del canal de Panamá son indudablemente los mejores y el sistema más perfecto de hospitales de cuantos se hayan hecho en la zona de los trópicos». William Crawford Gorgas, quien escribió unos treinta y cinco años después, manifestaba su admiración por el conjunto de Ancón y afirmaba que «se trata de una institución mucho mejor que cualquiera de las que había en Estados Unidos […] en el mismo período administradas por una empresa o por una sociedad».

El efecto que producía el clima sobre las herramientas, las ropas y los diversos objetos personales era devastador. Todo lo que estaba hecho de hierro o de acero adquiría un brillante color anaranjado por la herrumbre. Los libros, los zapatos, los cinturones, las mochilas, las cajas para los instrumentos, las fundas de los machetes, se enmohecían de la noche a la mañana. Los muebles pegados con cola se desmontaban. Era muy difícil que la ropa se secara. Al terminar la jornada, los hombres que trabajaban en los campos regresaban empapados por la lluvia y el sudor; pero al día siguiente tenían que empezar de nuevo con la misma ropa, tan mojada como cuando se la quitaron la noche anterior. No había lavanderías, y una camisa o unos pantalones limpios y planchados eran lujos de los que la gran mayoría no gozaba nunca.

Panamá era «el infierno en la tierra», escribió un viajero inglés que atravesó el Istmo en el tren; además, observaba, «está plagado de yanquis». Y para los responsables franceses que luchaban por dar orden y concierto a

sus esfuerzos, los yanquis que administraban el ferrocarril de Panamá iban a resultar un fastidio tan molesto como los restantes que tenían que afrontar. A juzgar por la correspondencia de Armand Réclus, la gente del ferrocarril rara vez hacía lo que le pedía, y puesto que el tren era el único medio de transporte y de comunicación, los resultados eran como para volver loco a cualquiera. Cuando el tren no se movía, nada se movía en el Istmo. Si había retrasos, si la carga que se bajaba de los barcos quedaba retenida, si se perdía o se maltrataba, el efecto se sentía en toda la línea del canal.

Réclus veía más que una mala o descuidada gestión o simple mala suerte como las causas fundamentales de sus problemas. Creía que formaban parte de un plan diabólico fraguado para obligar a De Lesseps a comprar el ferrocarril a un precio exorbitante. «Estoy convencido de que este es su plan», informó a Charles en una carta. Los estadounidenses se limitaban a seguir «las órdenes procedentes de Nueva York de valerse de todos los medios para crearnos la mayor cantidad de dificultades posibles». La única solución factible era la que los dueños del ferrocarril deseaban. «Es necesario que lleguemos a ser los dueños absolutos del ferrocarril», y eso, subrayaba Réclus, no se conseguiría más que comprándolo lo antes posible.

Trenor Park poseía más acciones todavía de la línea férrea y además había elevado el precio por si los franceses seguían interesados en comprarlas. De los 200 dólares por acción originales se había pasado a 250 dólares. Además, Park seguía insistiendo en el pago total y al contado.

Era un atraco a mano armada, según afirmaban muchos, pero poco cabía hacer. Park tenía arrinconado a De Lesseps. «Es necesario arreglar la cuestión del ferrocarril a cualquier precio —suplicaba Réclus desesperado —, porque de su posesión depende la realización del canal.»

Así pues, en junio de 1881, tras extenuantes negociaciones entre Nueva York y París, se acordó la venta. La compañía del canal adquirió unas 68.500 acciones de las 70.000 existentes, a razón de 250 dólares cada una, para alcanzar un total de 17 millones de dólares. Además, la compañía del canal asumió el fondo de amortización de deuda consolidada del ferrocarril por un valor de unos seis millones de dólares. Así pues, en total, el corto tramo de vías férreas costó más de 20 millones de dólares, lo que equivalía

a una tercera parte de los recursos de la compañía. Las acciones se liquidaron a 292 dólares cada una en un momento en que su verdadero valor nominal era inferior a los cien dólares.

Pese a todo ello, la situación legal del ferrocarril siguió siendo la misma. Funcionaba todavía como una compañía estadounidense regida por las leyes del estado de Nueva York; y la licencia del Gobierno colombiano permaneció sin cambios. Trenor Park, que en la transacción obtuvo una ganancia personal de unos siete millones de dólares, dejó la presidencia del ferrocarril, pero el hombre que lo reemplazó, John G. McCullough, era su yerno[5].

Por otra parte, el viejo Tratado Bidlack, el tratado de 1846 entre Colombia y Estados Unidos, seguía en vigor. El derecho fundamental de tránsito del ferrocarril, que figuraba en el artículo XXXV del tratado para garantizar el tráfico en la línea sin interrupciones, lo mismo que la soberanía de Colombia sobre el Istmo, seguía siendo obligación de Estados Unidos, por lo cual la presencia estadounidense continuaría con las cañoneras ancladas frente a Colón y la ciudad de Panamá.

En la reunión de los inversionistas celebrada en junio, De Lesseps habló sobre la compra del ferrocarril de forma directa y con términos comerciales. Solicitó autorización para pedir un préstamo a fin de pagar la cuenta, junto con otros 300 millones de francos que, añadidos al capital con que contaba la compañía, le otorgarían una cantidad más que suficiente para construir el canal. Los accionistas dieron su aprobación.

Mientras tanto, Gaston Blanchet había encabezado un grupo de inspección río arriba por el Chagres para comenzar la labor cartográfica y de cálculos. Los exploradores constituían el grupo de avanzada y ofrecían un aspecto impresionante, con sus rostros tostados por el sol bajo los cascos blancos y las pistolas al cinto. Masticaban sus puros habanos mientras observaban por las mirillas de bronce de sus instrumentos de medición y se palmeaban la frente, las mejillas y el cuello, tratando de aplastar los interminables mosquitos; por las mañanas, al vestirse, sacaban de sus botas escorpiones tan grandes como una mano. Disparaban contra los caimanes

de seis metros de largo y se llevaban como trofeos las pieles rayadas de jaguar. Y todos eran extraordinariamente diestros en su trabajo.

Las copias de sus investigaciones, las compilaciones de datos recogidos, se enviaron a París, y cuando comenzó a materializarse una imagen detallada en las oficinas de la Rue Caumartin, De Lesseps convocó una nueva junta asesora, una comisión técnica más, para que diera su opinión sobre los planes. Ninguno de esos hombres iba a tomar parte en los proyectos ni en la preparación o control de los contratos; solo estaban allí para dar su opinión. Y, por supuesto, el simple hecho de que se hubieran reunido, de que se supiera que estaban sentados frente a la mesa como jurado de todas las decisiones técnicas, tuvo un valor considerable para las relaciones públicas.

Lo importante es que De Lesseps, una vez más, consiguió lo que quería; se mantendría en sus opiniones y los demás asentirían y lo seguirían con la misma buena voluntad que lo habían hecho los accionistas, sin suscitar objeciones serias, lo cual debe considerarse otro testimonio de su poder de persuasión y no una falta de percepción por parte de los demás. Es indudable que eran hombres eminentes y capaces. A la cabeza del grupo se encontraba Lefebure de Lourcy, inspector general de Ponts et Chaussées; Jacob Dirks y Daubrée Voisin Bey volvían a participar. Había seis ingenieros jefes de Ponts et Chaussées. Uno era el jefe del puerto de Marsella; otro, un almirante. Pero ninguno estaba dispuesto o contaba con el valor suficiente para poner en entredicho los juicios de De Lesseps, ni para tomar en serio el precio inevitable de un canal al nivel del mar. Más tarde se lanzaría la acusación de que De Lesseps nunca escuchó a sus ingenieros. Pero en realidad fue al contrario; eran ellos los que escuchaban a De Lesseps.

«Es probable que no haya habido otro hombre que poseyera en un grado tan extraordinario ese poder para comunicar a las mentes de los demás la confianza y el fervor que animaban la suya», observó por entonces un comentarista del *Illustrated London News*.

III

En el verano de 1881 ya estaban trabajando en el Istmo unos doscientos técnicos y asistentes procedentes de Francia y otros países de Europa, así como unos ochocientos jornaleros dedicados a hacer perforaciones de prueba con grandes taladros de vapor, construir barracas y hospitales, y montar y probar el equipo que acababa de llegar.

Pero también en ese verano resultó evidente que la fiebre amarilla había vuelto al Istmo. La temporada de las lluvias era tradicionalmente la época de las enfermedades, y ese año no había sido la excepción. En el mes de mayo hubo varios casos. Después, durante la segunda semana de junio, murió de fiebre amarilla el primer empleado del canal, otro de los detalles secundarios que no se mencionaron en el *Bulletin*.

El 25 de julio, un ingeniero llamado Étienne, licenciado en la Polytechnique y considerado el más capaz de los jóvenes técnicos, murió en Colón —supuestamente de «fiebre cerebral»— y fue sepultado a toda prisa en la Colina del Mono la misma tarde de su muerte. El 28 de julio falleció Henri Bionne.

En París, el deceso de Bionne se atribuyó a «complicaciones en la zona de los riñones». Pero en el Istmo se dio una versión muy diferente mientras los franceses estuvieron allí. Bionne había llegado de Francia enviado por De Lesseps para realizar una inspección personal, y varios ingenieros organizaron en su honor una cena en el comedor de empleados del campamento de Gamboa. Fue una noche de fiesta, al parecer. Bionne, el último en llegar, entró en el comedor cuando ya todos estaban sentados y en el preciso momento en que una de las invitadas, una noruega, vociferaba con gran alboroto que eran trece a la mesa. «Puede estar segura, señora, de que en estos casos el último en llegar es el que paga por todos», dijo Bionne alegremente. «Bebió por nuestro triunfo en el Istmo —recordaba uno de los ingenieros—, y todos brindamos con él por su buena suerte.» Dos semanas después, cuando acababa de embarcarse para regresar a Francia, Henri Bionne murió de lo que el médico del barco diagnosticó como una fiebre, sin decir que se trataba de la fiebre amarilla. Su cadáver fue arrojado al mar.

«Lo cierto es que el clima […] como todos los climas cálidos, es peligroso para los que no toman precauciones sobre sus efectos […] se descuidan y dejan de observar los principios de la higiene», explicaba el *Bulletin*. La fiebre amarilla no es frecuente en Panamá, aseguraba el periódico a sus lectores, pero «desgraciadamente» algunos de los trabajadores han sido víctimas del mal.

El vicecónsul británico en Panamá, el joven Claude Coventry Mallet, impulsado por la curiosidad, decidió unirse a uno de los grupos de investigadores que se hallaban en la parte alta del Chagres. La expedición estaba formada por veintidós hombres. Al cabo de pocas semanas, todos los expedicionarios, con excepción de Mallet y un ingeniero ruso llamado Dziembowski, estaban enfermos, no se sabe si del mal conocido como «fiebre del Chagres» o de fiebre amarilla. La expedición regresó precipitadamente, y de los veinte hombres que ingresaron en el hospital, murieron diez. Mallet y Dziembowski volvieron a la Plaza de la Catedral sin experimentar ningún malestar. Mallet, quien fue el que relató más tarde lo sucedido, dijo que convinieron almorzar juntos al día siguiente y le prestó a Dziembowski dinero para comprarse un traje nuevo. Pero este no acudió a la cita y Mallet fue a las oficinas de la compañía del canal para informarse de su paradero. Le dijeron que el ingeniero ruso había muerto de fiebre amarilla a las tres de la madrugada y que había sido sepultado al amanecer con su traje nuevo.

Hubo otras muertes antes de que pasara el verano; pero en octubre, hablando ante un congreso de geografía en Viena, De Lesseps aseguraba que no había epidemias en Panamá y que los pocos casos de fiebre amarilla que se registraron habían sido «importados del extranjero».

Luego, en noviembre, a los pocos días de haber regresado de una exploración particularmente agotadora en la parte superior del Chagres, murió Gaston Blanchet, al parecer de malaria. La importancia de Henri Bionne en las funciones realizadas en París había sido considerable y su muerte fue un duro golpe personal para Ferdinand de Lesseps, pero Blanchet era el espíritu impulsor de la empresa sobre el terreno y su pérdida se dejaría sentir por largo tiempo.

No se sabe a ciencia cierta cuántas personas murieron aquel primer año. El registro oficial de la compañía es de sesenta muertes. Tal vez la malaria, que es una enfermedad completamente distinta de la fiebre amarilla, causó mayor número de víctimas, entonces y después. Lo cierto es que en Panamá moría más gente por la malaria que por la fiebre amarilla, aunque se creyera lo contrario.

La malaria, la más común de las enfermedades tropicales, se consideraba una enfermedad endémica en Panamá. Se presentaba de muchas formas y se le daban varios nombres en el Istmo: calenturas, temblores, miasmas, paludismo, escalofríos, fiebres, fiebre perniciosa, fiebre podrida, fiebres intermitentes y, en su forma más virulenta, fiebre del Chagres. La historia nos dice que la malaria fue un flagelo mortal para el mundo y que no estaba limitada a una zona geográfica. Sin ir más lejos, durante el año anterior se había declarado una epidemia bastante considerable de malaria en Nueva Inglaterra. Pero en lugares como Panamá la malaria nunca quedó erradicada. Se solía afirmar que todos la padecían de algún modo antes o después. Entre la población nativa, la malaria se contraía en la infancia.

El ataque típico de la malaria comenzaba con fuertes escalofríos que causaban un temblor incontrolable, acompañado por el castañeteo de los dientes. El ataque solía durar quince minutos o a veces más. A menudo los temblores de los pacientes de una sala de malaria eran tan violentos que parecía que la habitación también temblaba y las camas se movían por el suelo.

Después de las sacudidas subía la temperatura y se sentía una sed abrasadora. Cuando bajaba la fiebre, el enfermo se ponía a sudar copiosamente. Para los que sobrevivían, la experiencia resultaba inolvidable. Cuando pasaba la fiebre, el paciente se sentía extenuado física y mentalmente. Muchas veces se adueñaba de él una depresión profunda y se producía ese estado de «melancolía» que tan bien se conocía en Panamá.

Y el ataque podía repetirse. En realidad, se consideraba imposible recuperarse por completo de la malaria mientras se permaneciera en el país donde se contrajo. Pero, de igual modo, un paciente podía trasladarse a un clima distante y seguro, y sufrir una recaída de malaria, pues la reincidencia

es una de las características de la enfermedad. Como ya señalamos, John Lloyd Stephens contrajo la malaria en la primavera de 1852 y se restableció lo suficiente para regresar a Nueva York; pero en el mes de octubre murió a causa de una recaída de la misma enfermedad.

No existía inmunidad contra la malaria. Mas la fiebre amarilla era diferente. Una persona tenía fiebre amarilla una sola vez. Podía morir o sobrevivir al ataque. Si sobrevivía, ya nunca volvería a padecer la enfermedad. En cambio, la malaria podía durar toda la vida, y si no mataba en el primer ataque, podía matar en el segundo, en el tercero o en el cuarto.

En los trópicos, la malaria se consideraba un hecho inevitable de la vida, una parte del paisaje. Por el contrario, la fiebre amarilla aparecía y desaparecía en oleadas malignas, repentinas y misteriosas. En aquellos lugares donde la enfermedad era más común —La Habana, Panamá, Veracruz—, atacaba particularmente al forastero, al recién llegado, al residente temporal, mientras que no solía afectar a los nativos. Donde quiera que aparecía, producía un pánico terrible que paralizaba a la comunidad afectada. Era una cosa mucho más violenta y atroz de ver, un modo horrible de morir.

La mortalidad entre los que contraían la enfermedad variaba muchísimo, puesto que iba de un 12 o 15 por 100 hasta un 70 por 100. En términos generales, un enfermo de fiebre amarilla en Panamá, en 1880, tenía menos de un 50 por 100 de probabilidades de salvarse. Los primeros síntomas, igual que en los casos de malaria, consistían en escalofríos, temblores, convulsiones, fiebre elevada y una sed insaciable. Después se presentaban otros síntomas más serios, como las jaquecas insoportables y agudos dolores en la espalda y en las piernas. El paciente era presa de una inquietud desesperada. Luego, en uno o dos días, desaparecían esos síntomas y todo el cuerpo del paciente se teñía de color amarillo, sobre todo la cara y los ojos.

En las últimas etapas de la enfermedad, el paciente lanzaba bocanadas de sangre muy oscura: el temible vómito negro de triste fama. Después sobrevenía la muerte. La temperatura corporal descendía y se debilitaba el pulso. La carne se enfriaba. Al tocarla se sentía «casi tan fría como la piedra y el paciente continúa en ese estado, con la mente serena, tranquila». Al

cabo de ocho o diez horas, por regla general, el enfermo moría. Y era tan grande el miedo que la enfermedad generaba, que sus víctimas eran enterradas con la mayor rapidez.

Las gentes de color, los negros y los indios eran menos susceptibles a contraer la malaria que los blancos. Aunque se creía firmemente —y hasta algunas publicaciones seudocientíficas lo aseguraban— que los negros eran inmunes a la fiebre amarilla, no era así. Panamá, conocida como el «cementerio de los hombres blancos», fue un territorio mortal para toda persona no inmune de cualquier raza o color. Muchos negros que vivieron siempre en las islas o las costas del Caribe gozaban de cierta inmunidad, resultado de ataques previos leves de la enfermedad, sobre todo en la infancia. La investigación médica moderna también indica que la enfermedad tropical común conocida como dengue o rompehuesos puede inmunizar a quien la sufre contra la fiebre amarilla. Pero ningún ser humano ha descubierto la inmunidad contra la malaria; tampoco existe una «inmunidad natural» contra la fiebre amarilla, y aunque muchos negros estaban inmunizados antes de llegar a Panamá, hay que tener en cuenta que en los trabajos del canal había un número mucho mayor de negros que de blancos, de modo que la cantidad de negros inmunizados tendría que ser siempre mayor que la cantidad de blancos. Sin embargo, también los trabajadores negros morían, tanto de malaria como de fiebre amarilla, y de una manera igual de terrible que los blancos.

Durante siglos, la fiebre amarilla —*fièvre jaune*, *yellow jack*—, la «plaga americana», mantuvo aterrorizados a los marineros de todo el mundo. Un solo caso a bordo de un barco podía significar la muerte para toda la tripulación. La leyenda de *El holandés errante* está tomada de la historia de un buque condenado a recorrer para siempre los mares cuando se presentó a bordo una epidemia de fiebre amarilla y en ningún puerto se le permitió atracar. La epidemia de fiebre amarilla en Filadelfia de 1793 fue tan feroz como un ataque de peste bubónica y acabó con la supremacía de la ciudad entre las restantes de Norteamérica. En fecha más reciente, en 1878, más de cinco mil personas murieron de fiebre amarilla en Menphis (Tennessee) y las pérdidas materiales por el cierre de los comercios se elevaron a más de cien millones de dólares.

La historia nos enseña que esta enfermedad ha desempeñado un papel crucial en la América Central y el Caribe desde su aparición en la isla de Barbados en 1647, y, por ironías del destino, los franceses ya habían visto fracasar desastrosamente otro de sus sueños en el Nuevo Mundo debido en buena parte a la enfermedad. Napoleón, que tenía planes para crear un imperio propio en América, había enviado una expedición de veinticinco mil hombres al mando de su cuñado, el general Leclerc, en el año 1801; los expedicionarios debían desembarcar en Haití para sofocar la insurrección de los negros, iniciada por Toussaint L'Ouverture. Una vez cumplida esta misión, los franceses debían tomar la ciudad de Nueva Orleans y ocupar toda Luisiana. Pero la fiebre amarilla atacó a las veteranas tropas de Napoleón con una fuerza superior a la de cualquier ejército enemigo; los soldados franceses murieron por millares, incluido su jefe, el general Leclerc, y esa mortandad fue el factor que contribuyó de forma decisiva al triunfo final de los patriotas negros. Haití logró la independencia y Napoleón, profundamente desilusionado con su aventura americana, decidió vender todo el territorio de Luisiana a Estados Unidos.

Todavía no se conocía ningún remedio o paliativo para la fiebre amarilla. La profesión médica no podía hacer nada. Sin embargo, contra la malaria ya existía la quinina, ese polvillo amargo e incoloro que se obtiene de la corteza del árbol llamado chinchón, un paliativo que los indios de Perú conocían desde hacía siglos. La quinina se distribuyó sin límites entre los franceses que se hallaban en Panamá y todos la tomaban con regularidad en dosis preventivas, por lo general en las comidas y mezclada con el vino para quitarle un poco de su sabor desagradable. Nadie sabía por qué la quinina combatía la malaria, pero el caso es que era eficaz. El único problema era que las dosis elevadas podían producir vómitos, dolores de cabeza y, lo peor, un zumbido fuerte y constante en los oídos que acababa por dejar sordo al paciente.

La palabra malaria proviene del italiano *mal'aria*, que quiere decir 'aire malo', y era creencia general que precisamente un aire malo, un «*noxious effluvium*» —el gas venenoso de las marismas y pantanos—, era la causa de la enfermedad. Su nombre francés, *paludisme*, es todavía más específico, puesto que significa 'fiebre de los pantanos'. Esta teoría del miasma, como

se la llamaba, fue aceptada durante siglos sin que nadie la discutiera, puesto que parecía enteramente lógica en vista de que la enfermedad imperaba en las comarcas calientes de tierras bajas donde había una humedad elevada y el crecimiento y la descomposición de la vegetación era extremadamente rápido.

También se pensaba que la fiebre amarilla era una enfermedad que se contraía por el aire contaminado por la suciedad: el alcantarillado, las aguas negras, los cadáveres putrefactos y todos esos desperdicios humanos y animales que se encontraban en las calles de Colón o de la ciudad de Panamá. Se suponía que la mayor fuente de contaminación era el enfermo mismo, y el hecho de tocar sus ropas, las sábanas de su cama, cualquier objeto que hubiera estado en contacto con él, significaba una muerte segura; de ahí el gran temor que se le tenía al cadáver de la víctima y la extraordinaria premura para enterrarlo.

Se pensaba que el aire nocturno era especialmente peligroso en cualquier lugar infectado por algún tipo de fiebre. También se había observado que los vientos afectaban la propagación del mal. Las gentes hablaban, por ejemplo, de los vientos de fiebre amarilla. En la ciudad de Panamá se consideraban especialmente peligrosos los vientos del sur, los que soplaban desde las tierras bajas y cenagosas, cercanas al Viejo Panamá.

Había, sin embargo, otra teoría en una fecha tan temprana como era el año 1881.

El doctor Josiah Clark Nott era un médico general de la ciudad de Mobile (Alabama) y, por una de esas coincidencias extraordinarias de la historia, fue él quien atendió en 1854 a la señora Amelia Gayle Gorgas en el nacimiento de su hijo William Crawford. En 1848, el doctor Nott había publicado un artículo en el *New Orleans Medical and Surgical Journal*, en el que hacía la fantástica afirmación de que la malaria y la fiebre amarilla eran transmitidas sin duda por los insectos, y posiblemente por los mosquitos. La mención de los mosquitos se hacía de pasada. Su argumento principal consistía en que la propagación de esas enfermedades no se podía explicar por ninguna de las leyes que regían los vapores o los gases. Pero, en 1854, Lewis Beauperthuy, un viajero naturalista del Museo de París que por entonces se hallaba en Venezuela, llegó a la conclusión de que la

malaria y la fiebre amarilla «eran enfermedades producidas por un fluido venenoso inyectado bajo la piel por los mosquitos, de la misma manera que las serpientes inyectan su veneno». Decía que los pantanos y las marismas propagaban las enfermedades, pero no por los vapores que exhalaban, sino por los mosquitos que se criaban allí. En Washington, un doctor llamado Albert Freeman Africanus King, profesor de obstetricia, había llegado a la misma conclusión.

El doctor King era un personaje muy bien conocido. La noche en que asesinaron al presidente Lincoln se hallaba en el teatro Ford y fue el primer médico que atendió al mandatario moribundo. No presentó oficialmente su teoría sobre el mosquito hasta 1882, y cuando sugirió un medio para erradicar la malaria de la capital, mucha gente lo tomó como una broma. Era natural que así fuera, porque lo que el doctor King proponía era circundar la ciudad con una tupida tela de alambre, tan alta como el monumento a Washington. Sin embargo, mucho tiempo antes de que los ingenieros franceses llegaran a Panamá, el doctor King ya había conseguido reducir la propagación de la fiebre con una serie de medidas, como la colocación de mosquiteras en las ventanas, el drenaje de los pantanos y lagunas, y la destrucción de los insectos por medio de trampas especiales.

Hubo otros a los que les faltó muy poco para dar con la solución. Resulta sorprendente que, sepultadas entre los informes sobre la Expedición a Nicaragua de 1872-1873 y la Expedición a Panamá de 1875, se encontraran dos pequeñas anotaciones de John Bransford, un médico naval que acompañó a los expedicionarios. El médico había observado que las redes protectoras que la Marina proporcionaba a sus hombres para librarlos de las picaduras de los mosquitos habían conseguido protegerlos también contra las fiebres y los miasmas de toda clase «al filtrar el aire y eliminar los gérmenes y la humedad».

En 1880, el mismo año en que De Lesseps creó su Compagnie Universelle, un médico francés que prestaba sus servicios en el hospital militar de Argel, el doctor Alphonse Laveran, descubrió la presencia de unos microorganismos en forma de media luna en una muestra de sangre que se había tomado de un enfermo de malaria. Eran infinitamente pequeños y solo se podían ver a través de un microscopio muy potente, pero

el doctor Laveran estaba seguro de que se trataba de organismos vivos, y además creía que eran la causa de la malaria. El médico francés describió sus descubrimientos en una carta dirigida a la Academie de Médicine de París y también publicó una breve monografía.

Pero las afirmaciones del doctor Laveran no fueron aceptadas, así como tampoco las teorías de los doctores Nott y King. La teoría de los miasmas estaba arraigada en la mente de la gente desde varias generaciones. Por añadidura, acababa de aparecer una nueva hipótesis que parecía confirmar esa teoría con hechos científicos. Dos médicos que trabajaban en Roma, un alemán llamado Klebs y el italiano Tommasi-Crudeii, habían conseguido aislar una bacteria encontrada en una muestra del suelo de una región infestada de malaria, y esa bacteria, inyectada en un conejo, produjo en el animal un trastorno semejante al de la malaria. Los descubrimientos extraordinarios de Pasteur y Koch habían instruido a todos los investigadores sobre el papel de las bacterias, ese otro mundo desconocido que se iba descubriendo bajo el microscopio; por lo tanto, se admitió de inmediato que una bacteria, la *Bacillus malariae*, era la causante de la enfermedad que tanto se había buscado.

(Por entonces, Ronald Ross tenía veintipocos años y acababa de alistarse en el Servicio Médico Indio, después de haber pasado a duras penas el examen de admisión. Era un estudiante mediocre que se dedicó a la medicina porque su padre se lo exigía, pero mucho más interesado por la música y la poesía.)

Pero en 1881, el año en que el infortunado Gaston Blanchet comenzaba a abrir su camino por el istmo de Panamá, un médico de La Habana volvió a proclamar la teoría del mosquito con mayor convicción que nunca.

El doctor Carlos Juan Finlay era hijo de padre escocés y madre francesa. Se educó primero en Francia y luego en el Jefferson Medical College de Filadelfia, y después de ejercer su profesión en La Habana durante más de veinte años había llegado a la conclusión de que la fiebre amarilla no solo era transmitida por el mosquito, sino por uno específico, un ejemplar autóctono de color plateado que, a diferencia de los demás, apenas hacía ruido, el *Stegomyia fasciata* (que después se denominó *Aedes aegyptii*).

Entre unas ochocientas variedades conocidas de mosquitos, el doctor Finlay había escogido a este como portador de la enfermedad.

Finlay era un hombre de apariencia poco agraciada y nariz aguileña que miraba el mundo a través de sus gafas de montura de oro y balbuceaba al hablar como resultado de la enfermedad del baile de San Vito que había padecido en su infancia. Era lingüista, historiador aficionado y un trabajador infatigable. Estaba convencido de la certeza de su teoría, pero no había podido ofrecer una prueba concreta —no era muy brillante en la investigación— y sus colegas de La Habana no lo apoyaban. Hizo que innumerables mosquitos que habían picado a enfermos de fiebre amarilla lo hicieran después a otras personas sanas, pero no consiguió ningún resultado. De ese modo, su propio trabajo parecía desacreditar su teoría.

Al igual que Nott, Beauperthuy y King, el doctor Finlay estaba en lo cierto sobre los mosquitos y había señalado con asombrosa exactitud la variedad precisa. Más adelante, Gorgas habría de calificar los trabajos de Finlay como un ejemplo magnífico de clarividencia médica y una «hermosísima manifestación de la imaginación científica». Sin embargo, en aquel momento no se le dio ninguna importancia. Sus investigaciones fueron ignoradas por completo. En el hospital de Ancón, el doctor Girard, cirujano jefe de la compañía del canal y «profundo microscopista», estableció un sistema de experimentos mediante el cual examinaba la sangre de los trabajadores cuando llegaban y luego, más o menos transcurrido un mes, volvía a tomar una muestra de sangre de los mismos trabajadores. De forma invariable, en esta segunda muestra de sangre descubría los supuestos bacilos de la malaria.

Y mientras tanto, en los hermosos jardines que rodeaban el hospital, miles de platos de barro en forma de anillo, llenos de agua para proteger a las plantas y las flores de las hormigas, proporcionaban el lugar perfecto para la cría de los mosquitos. Incluso en las salas de los enfermos las patas de las camas se colocaban dentro de cazuelas de barro poco profundas con agua para impedir que se subieran las hormigas, y no había mosquiteras en ninguna de las puertas o ventanas. Además, los pacientes eran acomodados en salas de acuerdo con su nacionalidad y no la enfermedad que padecían, de modo que cada una de las salas tenía casos de malaria y de fiebre

amarilla. Según escribió más tarde el doctor Gorgas, si los franceses hubieran tenido la intención deliberada de propagar la malaria y la fiebre amarilla, no habrían podido crear condiciones más propicias para ello.

Pero si la malaria y la fiebre amarilla venían del aire, si la plaga iba y venía con los vientos, si las charcas y lagunas pantanosas a lo largo de las vías del tren y las callejuelas apestosas de Colón y Panamá eran las fuentes de los mortales aires nocturnos, también era «bien sabido» que no todos corrían el mismo peligro. Las fiebres atacaban de acuerdo con un modelo bastante definido. Algunas personas tenían más probabilidades de sobrevivir que otras, como lo atestiguaban muchísimos ejemplos. Dicho llanamente, las posibilidades de sobrevivir estaba en proporción directa con la fortaleza moral. Una vida limpia e intachable en los trópicos era una larga vida. La confianza, el valor, la fe en el propio destino, el «desprecio al peligro», como diría Philippe Bunau-Varilla, también importaban mucho. El libertinaje, los pecados de la carne, la cobardía moral o física eran un camino seguro hacia la ruina.

Sin duda, había algunos que sostenían que una dosis de whisky o ron era tan buen paliativo como la quinina. (El aguardiente con semillas de mostaza era «un brebaje infalible» y muy popular contra la fiebre amarilla.) Pero pocos veteranos del Istmo aceptaban dichas teorías. «Numerosos extranjeros fueron víctimas del miedo más que de la fiebre —escribió Tracy Robinson—, mientras que muchos otros labraron su propia destrucción con la bebida […] que de forma directa o indirecta ha matado a mucha más gente que toda la lista de enfermedades juntas.» (Robinson había llegado a esta conclusión, según dijo, después de haber intentado tanto la abstinencia como «la indulgencia moderada».) El doctor Nelson era de la «firme opinión de que las personas más capacitadas para resistir esos climas y las que mejor combaten contra las enfermedades son las totalmente abstemias».

Al igual que muchos de los estadounidenses que se hallaban en el Istmo, Robinson y Nelson miraban con desagrado la forma de comportarse de los franceses en sus horas libres. Nelson, debido a los sufrimientos y las muertes que su profesión le obligaba a presenciar, desarrollaría un odio

implacable hacia Ferdinand de Lesseps, a quien llamaba «el Gran Sepulturero». Pero muchos ingenieros franceses tenían opiniones igual de puritanas y casi todos se sentían conmovidos cuando la muerte de alguno cuya conducta consideraban intachable parecía burlarse de dichas opiniones. «No hay duda de que su carácter moral estaba por encima de cualquier reproche», escribió un ingeniero francés, desconcertado por la muerte de otro ingeniero muy respetable, víctima de la fiebre amarilla, durante el primer año.

En Estados Unidos sobre todo, se atribuía la nutrida lista de bajas entre los franceses a su decadencia moral. Por ejemplo, uno de los contratistas del ferrocarril declaró ante una comisión del Congreso que, con gran escándalo por su parte, había visto en Colón montones de botellas de vino y de licor ya vacías, verdaderas montañas tan altas como un edificio de dos pisos. Joseph Bucklin Bishop, un escrupuloso periodista neoyorquino que iba a pasar diez años en Panamá, escribió que los años de los franceses constituyeron una «época de auténticas orgías y bacanales desenfrenadas». Colón era «un verdadero sumidero de iniquidades […]. En particular, el champán, que costaba tan poco, corría por todas partes como el agua y […] las consecuencias eran tan inevitables como deplorables». Bishop sería más tarde autor de la biografía oficial de Theodore Roosevelt y sus opiniones sobre los franceses en Panamá, expuestas en uno de sus primeros libros más populares, produjeron un efecto muy amplio y duradero. Las frases que con más frecuencia se citaban para denigrar a los franceses pertenecían a James Anthony Froude, el famoso historiador y biógrafo inglés del momento, y fue él quien declaró que «quizá no se encuentre en todo el mundo un lugar donde se concentre tanto pillaje, tanta vileza, tanta enfermedad inmunda, tan extenso estercolero de abominaciones físicas y morales como en el escenario de esa famosísima y muy comentada empresa de la ingeniería del siglo XIX». Según Froude, el lugar estaba contaminado por «tahúres y damas dudosas». «Todo lo más horrible y más detestable que la imaginación pueda forjar parece haberse reunido en ese sitio.» Sin embargo, Fraude hablaba únicamente de lo que le habían contado durante una visita a Jamaica. Le habían instado para que fuera también a Panamá y viera las

cosas con sus propios ojos, pero afirmó que «mi curiosidad era menos fuerte que mi disgusto».

A pesar del fariseísmo subyacente en esas descripciones chocantes, probablemente estaban justificadas. No tenemos relatos de testigos oculares que narren lo que pasaba; no se han encontrado diarios particulares de los jugadores profesionales o confesiones de las «damas dudosas». Pero es fácil imaginar el ambiente que imperaba. Tracy Robinson, que sin duda vio lo suficiente sobre la vida que se llevaba en el Istmo durante sus años de estancia, quedó aterrado por el espectáculo. «El vicio florecía por todas partes —escribió—. Los juegos de azar de toda clase, así como las otras manifestaciones de la maldad, eran cosa común día y noche.» Varios ejemplares del *Star & Herald* abundan en noticias sobre riñas en las cantinas y tumultos callejeros. Solo en el primer año hubo media docena de asesinatos entre los trabajadores del canal. En Gatún, por ejemplo, la noche del 25 de mayo de 1881, un empleado holandés se volvió loco y mató a puñaladas a dos compañeros mientras dormían; después desapareció en la selva.

En lo que se refiere al consumo de vino, no hay ninguna duda: era enorme y por motivos comprensibles. Los franceses estaban acostumbrados a beber vino en las comidas, y además era un riesgo menor beber el vino que el agua contaminada de aquellos lugares, como admitió incluso Joseph Bucklin Bishop. Los montones de botellas eran tan altos como casas. El asqueroso callejón de detrás de la calle del Frente estaba pavimentado con botellas de vino vueltas del revés y se hizo famoso con el nombre de «Callejón de las Botellas». Casi medio siglo después, los albañiles y los arqueólogos seguían encontrando botellas de vino francés.

Los juegos de azar estaban extendidos y la prostitución parece haber florecido desde el principio. Las industrias más prósperas eran las casas de juego, los burdeles y la fabricación de ataúdes. La llegada de un nuevo cargamento de «mujeres galantes» era anunciada mediante un telegrama en clave que se transmitía a lo largo de la línea del ferrocarril y que decía: «*langoustes arrivées*» (llegaron langostas). Esas mujeres, al igual que la mano de obra y los técnicos, procedían de todas las partes del mundo. Si hubo una característica clara en los llamados «años de los franceses» que se

malinterpretaría en las épocas posteriores, fue esa cualidad cosmopolita de la sociedad en todos los niveles.

A finales de 1881 ya había más de dos mil hombres trabajando en Panamá, incluido el personal técnico y los empleados de oficina. Se había descartado cualquier posibilidad de contratar trabajadores del lugar. Algunos de los obreros eran de Colombia y otros de Venezuela y Cuba. Pero la gran mayoría eran negros de lengua inglesa procedentes de las Indias Occidentales, principalmente de Jamaica. Después llegarían unos quinientos negros estadounidenses de Nueva Orleans y otros puertos de Estados Unidos. Así pues, entre los obreros la lengua hablada era el inglés, no el francés.

Asimismo, participaron más blancos estadounidenses de los reconocidos en Estados Unidos. Muchos técnicos blancos llegaron con la maquinaria y el material adquiridos en Estados Unidos. Casi todos los mecánicos eran estadounidenses. Los contratistas de esta nacionalidad llegaron con su propio personal, así como todos los que gestionaban el ferrocarril: ingenieros, conductores, jefes de estación y telegrafistas.

También había ingenieros alemanes, suizos, rusos e italianos; y contratistas holandeses e ingleses. El campamento de Gamboa contaba con un cocinero belga. Mirando hacia atrás, Tracy Robinson no podía recordar ningún país que no estuviera representado.

IV

La excavación de *La Grande Tranchée* (la gran zanja) comenzó en Emperador el viernes 20 de enero de 1882, con mucho champán y dinamita. A partir de entonces se avanzó de Emperador hacia delante con palas mecánicas movidas con vapor y con picos y palas —sobre todo con picos y palas—, y se logró un avance inesperado porque el suelo era inusualmente blando. Era de nuevo la estación seca.

En febrero, la compañía francesa Couvreux y Hersent accedió a subcontratar el dragado del extremo atlántico del canal a una empresa

estadounidense, Huerne, Slaven & Company, y poco después, en el mes de noviembre, otra empresa de Estados Unidos, la Franco-American Trading Company, recibió el contrato para comenzar por el extremo del Pacífico. Además, aparecieron otros pequeños subcontratistas, varios de ellos estadounidenses, y comenzaron a trabajar. Las excavaciones progresaban en La Culebra, el Cerro del Mono, Gorgona y el Paraíso. En Colón se construyó una gigantesca plataforma que se adentraba en las aguas de la bahía con la tierra transportada desde el Cerro del Mono. Se terminaron los hospitales y llegó el primer coche de bomberos.

Pero fue un año marcado por una serie de tropiezos repetidos e inesperados, que comenzó con la renuncia repentina de Armand Réclus y terminó con la retirada total de Couvreux y Hersent del Istmo y de toda responsabilidad en el proyecto. Entre ambos sucesos, la mortandad aumentó de manera alarmante y hubo un terremoto en el Istmo.

Jamás se dieron explicaciones sobre la renuncia de Réclus. La suposición más lógica es que había llegado al extremo de su resistencia para hacer frente a lo que él mismo describió como «el desorden de los detalles». Sea como fuere, Réclus regresó a París para hacer de asesor de De Lesseps una vez que había terminado su utilidad real. Mientras se encontraba a alguien apropiado para sustituirlo, Louis Verbrugghe, abogado y no ingeniero, se convirtió en la máxima autoridad en las obras. Cuando por fin llegó el sustituto, el comodoro Richier, no resultó más capaz de dominar «el desorden de los detalles» que Réclus y al poco tiempo también dejó el puesto.

El problema peor y más urgente para cualquiera que estuviese al mando era el volumen y la diversidad del equipo empleado. Su despliegue era impresionante y muy confuso: treinta y tantas palas mecánicas, tres mil vagones abiertos y vagonetas basculantes, cincuenta locomotoras, lanchas de vapor, remolcadores, lanchones de carbón, dragas, cientos de taladros, bombas, unos 130 kilómetros de raíles de ferrocarril y muchísimas cosas más. Casi todas las grandes máquinas llegaban por partes que tenían que ensamblarse en Colón. En su mayoría eran también lo mejor que se podía adquirir por entonces. Pero más adelante se puso de moda entre los políticos y los escritores estadounidenses ridiculizar la maquinaria fabricada en

Europa y diversos artículos que encargaron los ingenieros franceses para su imperio tropical, incluidas «diez mil palas para la nieve» en una tierra «donde jamás ha nevado».

Los problemas que planteaba el equipo no se debían a su calidad, sino a su diversidad desconcertante. Las vías férreas que había tendido la compañía Couvreux y Hersent eran de distinto ancho que las del ferrocarril de Panamá. Los vagones hechos en Francia tenían diferentes tamaños y anchos de vías. Las locomotoras belgas y francesas estaban construidas con la precisión de un reloj y contaban con calderas de cobre, pero la distancia entre los ejes de sus ruedas era tan rígida que requerían que la vía estuviera tendida con la mayor precisión, pues de lo contrario, como señaló un estadounidense, «se salían y avanzaban fuera de ellas».

En realidad, la «maquinaria» francesa era una especie de Arca de Noé de la mecánica en la que estaban representadas todas las especies imaginables. Parecía casi imposible lograr que todo funcionara bien de acuerdo con algún sistema de organización. Y aunque en unos cuantos casos algunas herramientas y máquinas resultaron de poca o ninguna utilidad en los trópicos, no había habido modo de saberlo por adelantado. Nunca se enviaron a Panamá diez mil palas para quitar nieve, como se dijo después, sino mil palas muy semejantes a las de nieve, pero que se habían diseñado específicamente para extraer las cenizas de las calderas de las palas mecánicas de vapor, uso para el que resultaban muy apropiadas.

La primera sacudida del terremoto se produjo a las tres y media de la madrugada del 7 de septiembre, y a pesar de que no duró más que una fracción de minuto, fue el más prolongado e intenso de los ocurridos en el Istmo. En la ciudad de Panamá, una de las dos torres de la catedral se derrumbó sobre el techo del templo cerca de la entrada principal, mientras una gran parte de la fachada caía sobre la plaza. El edificio del Cabildo (Ayuntamiento) se derrumbó también en parte y los muros del Gran Hotel quedaron tan agrietados que se temió que el edificio se viniera abajo si se producía otra sacudida.

Wolfred Nelson, que vivía en una casa contigua al hotel, declaró que en los primeros momentos no pudo ver nada. Había saltado de la cama para salir corriendo a la plaza. «Allí se hallaba apiñada toda la gente que […] buscaba algún lugar abierto, alejado de las casas que podían derrumbarse. La luna, en su cuarto menguante, nos daba un poco de luz. Todo era confusión y sombras que iban y venían, y el rumor de las voces excitadas. Había gente de todas clases, negros y blancos, algunas vestidas, otras medio desnudas, y muchas de ellas habían traído sus sillas.» Una anciana que estaba al servicio de una familia distinguida de la ciudad fue encontrada muerta sobre una silla en mitad de la plaza, víctima de un ataque al corazón.

Los daños causados por el temblor en las vías del ferrocarril fueron enormes. En algunas partes, el terraplén de las vías se hundió hasta más de tres metros y los raíles quedaron rotos o torcidos. En Colón se abrió una grieta de casi medio metro de ancho, que comenzaba en el depósito de carga y se extendía más de treinta metros a lo largo de la calle del Frente.

Al día siguiente, antes de que saliera el sol, hubo otra violenta sacudida, y esta vez el pánico fue mayor. En total, murieron cinco personas, contando a la anciana de la silla. Se tardó una semana para que el tren pudiera volver a funcionar. Las comunicaciones por cable con Jamaica (y Estados Unidos) no se reanudaron hasta que hubo transcurrido un mes.

Sin embargo, lo que más preocupaba a los responsables franceses era el daño psicológico que podían producir las noticias del terremoto entre los inversores de Francia, puesto que se suponía que Panamá estaba a salvo de esas convulsiones naturales. Pero cuando las noticias llegaron a París, De Lesseps se limitó a prometer que no habría más terremotos. Ante dicha actitud, cabría preguntarse si su propaganda engañosa no había acabado por engañarlo también a él.

Se había avanzado más en Panamá en los dos años iniciales que en Suez durante los seis primeros, explicó a los accionistas. ¿Quién se atrevería a refutar esa afirmación? Los que observaban de cerca el aspecto financiero de la compañía pudieron ver que las acciones de los fundadores subieron de 50.000 a 75.000 francos en el mercado. La prensa seguía mostrándose entusiasta. El público tenía una confianza absoluta en que todo marchaba bien. La primera emisión de bonos para comprar el ferrocarril de Panamá se

suscribió de inmediato. Además, la confianza en De Lesseps no se limitaba a los franceses. «Con los 30 millones de dólares que ha invertido ya en el canal —informaba el *Tribune* de Nueva York— y con la lluvia de peticiones de acciones que le llega desde todos los rincones de Francia […] el señor De Lesseps ya cuenta con los recursos necesarios para una empresa tan vasta como la suya. Puede conseguir el dinero, pues sin duda cuenta con el rasgo genial que le permite superar las dificultades de ingeniería que se le han presentado. Ya es tiempo de que los ingleses y los estadounidenses acepten la situación.»

A finales del año, cuando se anunció repentinamente que la poderosa empresa Couvreux y Hersent se retiraba del Istmo, dejando toda la responsabilidad en manos de De Lesseps, este se mantuvo imperturbable sin perder su liderazgo. La noticia podía haber asestado un golpe mortal a cualquier otra empresa, pero De Lesseps conservó frente al público la compostura y la serenidad.

Según su contrato, la compañía Couvreux y Hersent tenía el derecho legal a retirarse. El contrato se había redactado en un ambiente de absoluta confianza mutua; por ejemplo, en él se designaba a De Lesseps entre las personas que podrían mediar ante cualquier malentendido que surgiera, y ahora la despedida se realizó con una ecuanimidad comparable. Los socios Couvreux y Hersent declararon que su honorabilidad les obligaba a afirmar que la excavación se efectuaría con mayor eficacia sin su participación. Dijeron que el canal avanzaría con mayor rapidez y menores gastos si se distribuía el trabajo entre varios contratistas menores, especializándose cada uno en una tarea particular, organización que ya se había puesto en práctica parcialmente y mostraba resultados excelentes. De allí en adelante, la compañía del canal se limitaría a supervisar las obras.

De Lesseps estuvo de acuerdo con todo; no se renovó el contrato, y Couvreux y Hersent quedaron libres de toda responsabilidad.

Sin embargo, las verdaderas razones de la ruptura parecen haber sido otras muy distintas, según se reveló en las investigaciones posteriores llevadas a cabo por la Cámara de Diputados. La muerte de un hombre tan resuelto como Gaston Blanchet fue un golpe descorazonador para Couvreux, Hersent et Compagnie. En la empresa no quedaba nadie con una

capacidad comparable que estuviera dispuesto a desplazarse a Panamá para ocupar su lugar. Pero mucho más importante fue darse cuenta, tras dos años de trabajo, de que el canal no se construiría en el tiempo estipulado ni por el coste previsto por el grandilocuente *Grand Français*, cuyas encendidas declaraciones procedían la mitad de las veces de las cifras y los pronósticos suministrados por Couvreux y Hersent.

Podían, por supuesto, haber hecho público su desencanto, pero prefirieron ocultarlo porque, como explicaron más tarde, sentían un gran respeto por Ferdinand de Lesseps y no querían agregar más peso a su carga. «La verdad es —expone el informe emitido después por la comisión de diputados— que durante el período de pruebas Couvreux y Hersent pudieron hacerse una buena idea de las dificultades de la empresa, pero no deseaban socavar el crédito de la compañía [del canal] admitiendo francamente el motivo que les había llevado a retirarse.»

La situación era verdaderamente grave para la Compagnie Universelle, y resulta difícil imaginar que alguien en la posición de De Lesseps no hubiera partido de inmediato a Panamá para determinar a ciencia cierta lo que debía hacerse. Sin embargo, De Lesseps se consideraba el principal activo de la compañía —el único activo— y creía firmemente, como los intereses financieros implicados, que su presencia al timón en París era indispensable. Las apariencias, como siempre, eran de gran importancia. No debía haber ningún signo de alarma, nada que sugiriera que la renuncia de los contratistas había sido perjudicial o reveladora de un fallo más profundo y fundamental, o de ninguna otra cosa que no fuera una reorganización administrativa perfectamente natural.

Además, en aquellos momentos tenía que resolver otros asuntos. Las tropas británicas habían ocupado la ciudad de Alejandría con el pretexto de proteger el gobierno del jedive, y De Lesseps acudió allí a toda prisa en un vano esfuerzo para impedir que los ingleses tomaran también la zona del canal de Suez. Después viajó a Londres con el propósito de gestionar con más éxito un acuerdo que protegiera las operaciones de Suez; pero tuvo que volver apresuradamente a su casa de la Avenue Montaigne para estar presente en el nacimiento de su décimo hijo.

Veinte años atrás, con «el celo de su autoridad personal», De Lesseps se había interesado directamente por todo cuanto ocurría en Suez. Ahora, cada vez con mayor frecuencia, era Charles quien tomaba la iniciativa y se ocupaba de las múltiples decisiones pequeñas que se le presentaban a diario; Charles, que nunca había puesto un pie en Panamá. «Gracias a tu buen juicio, arreglarás las cosas tal como debe ser —decía De Lesseps en una de sus notas a su hijo—; todo lo que hagas tendrá mi aprobación.»

Así pues, fue Charles, y no su padre, quien partió rumbo a Panamá tras la deserción de Couvreux y Hersent; Charles y un nuevo ingeniero jefe, el primer *Directeur Général*.

6
SOLDADOS BAJO EL FUEGO

«Caballeros, somos soldados bajo el fuego; saludemos al camarada que ha caído en la batalla, pero no pensemos más que en la lucha de mañana y en la victoria.»

PHILIPPE BUNAU-VARILLA

I

Jules Isidore Dingler —que se pronuncia Danglé en francés— no era lo que se dice un tipo impresionante. Rondaba los cuarenta y cinco años, era calvo y de corta estatura. Era estrecho de hombros, tenía la cara redonda y blanda, ojos azules de mirada amable y un bigote caído color caoba. Podía haber sido un empleado de banca o un comerciante de vinos provinciano. Su apariencia no sugería resolución ni iniciativa, pero era engañosa.

En sus días de estudiante en la Polytechnique había sido una estrella rutilante y terminó casi a la cabeza de su promoción, pasando a la École de Ponts et Chaussées. Como ingeniero del Estado, ascendió con rapidez hasta convertirse en *chef des Ponts et Chaussées*, y era un buen profesional, acostumbrado a las múltiples exigencias de las obras públicas a gran escala. A Charles de Lesseps y a su padre les pareció un hombre con las mejores cualidades para confiarle la tarea de Panamá; además, a diferencia de los otros tres o cuatro a quienes se habían acercado para ofrecerles el puesto, solo él se había mostrado dispuesto a aceptarlo. Respecto a esta decisión de

Jules Isidore, es necesario advertir que estaba casado con una mujer muy ambiciosa y que fue ella la que tomó la decisión.

Durante los dos años siguientes, desde principios de 1883 hasta el verano de 1885, habría de dirigir el esfuerzo de ingeniería más formidable y ambicioso que el mundo había visto hasta entonces. Sus decisiones no fueron siempre las mejores. Antes de salir de Francia, por ejemplo, hizo una declaración desatinada al asegurar que, una vez en el Istmo, daría pruebas de que «únicamente los borrachos y los libertinos mueren allí de fiebre amarilla». A pesar de esto, tendría que pasar mucho tiempo antes de que se enviara un jefe de ingenieros más eficaz a Panamá —no hubo otro hasta que Theodore Roosevelt mandó a John Stevens, en 1905—, y Jules Isidore Dingler iba a pagar un precio terrible por su dedicación al trabajo.

No obstante, las crónicas posteriores sobre el canal apenas se ocupan de Dingler. De forma injusta, en muchas de ellas el recuerdo del ingeniero se limita a la gran mansión que se hizo construir en la colina de Ancón, conocida como «*la folie Dingler*» (la locura de Dingler).

Charles y el director general Dingler llegaron al Istmo el 1 de marzo de 1883 y fueron agasajados con la consabida ronda de banquetes y discursos. La obra entraba en su «segunda gran etapa»; había comenzado el período de construcción. Saltaron corchos del champán, y Charles, con palabras que parecían dictadas por su padre, prometió grandes progresos en todos los frentes. El propio Ferdinand de Lesseps, declaró su hijo, vendría al Istmo para inspeccionar las obras, y un centenar de sillas se corrieron en el comedor del Gran Hotel cuando todos se levantaron para brindar a la salud de *Le Grand Français*, que se hallaba en París, a unos siete mil kilómetros de distancia.

Charles se quedó un mes. Dingler se puso a trabajar de inmediato en las oficinas del segundo piso del hotel, que ya tenía reparados los daños causados por el terremoto. Comenzó por restaurar el orden y la confianza, deteriorados desde la renuncia de Couvreux y Hersent. El papeleo era un verdadero caos. Hasta entonces, observaba un escritor francés, la empresa había estado en manos de apasionados pioneros y contadores mediocres. Dingler era un organizador. Se imponía la necesidad de deslindar las responsabilidades; la carga del trabajo tenía que quedar bien distribuida. Así

pues, de entrada, varios individuos que se habían acostumbrado a la relativa facilidad y comodidad de la oficina central fueron reasignados de forma arbitraria a uno de los campamentos de la selva. Se propaló la voz de que el nuevo jefe no tenía reparos en pisotear a los demás, y a la primera oportunidad varios de los que se sintieron más ofendidos se vengaron difundiendo rumores sobre las comodidades regias de las que disfrutaba Dingler a expensas de la compañía.

Dingler no se conformaba con mostrarse despectivo hacia los holgazanes e incompetentes, sino que los calificaba de cobardes, ingratos, indignos de ser considerados verdaderos franceses. «Prosigue la purga —le informó a Charles casi un año después de su llegada—. Puedo imaginar perfectamente que en París estarás oyendo los ecos de las quejas de las víctimas [… pero] yo nunca [actúo] si no estoy seguro de los hechos.» Más tarde, en otra carta a Charles, le decía: «Se les metió en la cabeza que yo había venido al Istmo solo para martirizarlos. Hoy deben de haber comprendido que no odio más que a los holgazanes y los traidores».

Después de inspeccionar toda la línea, examinar las investigaciones terminadas y los informes sobre los sondeos, preparó un plan maestro para el canal, el primero que se había realizado desde que se iniciaron los trabajos y el único que hicieron los franceses.

Al igual que en las investigaciones, los informes y los mapas, en el plan se utilizó el sistema métrico decimal. La línea de Colón a Panamá tenía una longitud de 74 kilómetros, incluido un canal de aguas profundas en la bahía de Panamá, que terminaba cerca de la isla de Naos. La anchura del fondo del canal era de veintidós metros; su profundidad, de nueve metros.

Para contener al Chagres se iba a hacer una formidable represa de tierra, una de las mayores construidas hasta entonces, posiblemente de unos cuarenta y ocho metros de altura, que se extendería por el valle fluvial en Gamboa, varios kilómetros más arriba del puente de Barbacoas. El río es el centro del problema, escribió Dingler; era «el gran desconocido». Pero no por eso dudaba del éxito final: «solo será necesario cuadruplicar nuestros esfuerzos, lo cual es absolutamente posible». Las mareas altas del Pacífico se podían dominar por medio de una esclusa de mareas que mantendría un nivel de agua constante en el canal, desde Colón hasta Panamá.

Entre los cambios que hizo Dingler en su plan había uno muy importante: reducir la pendiente del corte. Declaró que el declive gradual de las paredes del canal debería ser mucho mayor de lo previsto, y este cambio era de enormes consecuencias, puesto que aumentaba el llamado «cubo» de la excavación total en un 60 por 100.

De acuerdo con sus cálculos, la cantidad de tierra y piedras que iban a sacarse era de 120 millones de metros cúbicos. Esta cifra representaba 45 millones de metros cúbicos más que la calculada por la Comisión Técnica y 74 millones de metros cúbicos más de lo que se había previsto en París en 1879. En realidad, la diferencia entre la cantidad calculada por Dingler y la que se había determinado al principio en París equivalía al total de la excavación requerida para todo el canal de Suez. Sin embargo, cuando Dingler regresó a París a comienzos del otoño de 1883 para revisar el plan con De Lesseps y la junta asesora, todo fue aprobado sin discusiones. Pese a una nueva valoración tan radical de la tarea, De Lesseps no propuso ninguna modificación en la fecha de terminación ni sobre el coste previsto. Lo que sí afirmó fue que todo marchaba perfectamente, tal como se había proyectado.

Solo en el mes de marzo, Dingler firmó diecisiete nuevos contratos para hacer excavaciones. Se efectuaron pedidos de equipo a Bélgica, Francia y Estados Unidos. El número de palas mecánicas de vapor, locomotoras y vagones de plataforma que iban a utilizarse se iba a duplicar con creces e incluso triplicar en menos de dos años. Se construyeron nuevos almacenes, talleres, patios de máquinas, depósitos de carbón y más de quinientos metros de muelles. Dingler gastaba el dinero a manos llenas. En el mes de septiembre de 1883, la mano de obra ya había aumentado a diez mil hombres. A finales de ese mismo año había trece mil hombres en nómina. En la bahía de Colón se apiñaban los barcos y muchos de ellos tenían que esperar semanas enteras hasta que les llegara el turno de descargarlos.

Antes de darse por vencido, Dingler utilizó a cerca de treinta contratistas, pero el espectáculo más impresionante lo realizó la Huerne & Slaven Company, más tarde conocida como American Contracting and Dredging Company. Su relación con el canal era anterior a la llegada de Dingler, pero fue en abril de 1883, más o menos cuando este trataba de

tomar las riendas, cuando hicieron su aparición las monstruosas dragas Slaven.

Prosper Huerne, uno de los socios, era un arquitecto de San Francisco que había sido contratado para construir algunos de los campamentos franceses en Panamá y para supervisar las reparaciones del Gran Hotel. Slaven era la figura impulsora de la sociedad, una muestra fascinante del tipo de individuos a los que podía atraer una empresa semejante. En realidad, había dos Slaven, Moses y su hermano H. B. (Henry Bartholomew). Eran canadienses establecidos en San Francisco, donde H. B. tenía una farmacia y Moses se dice que era «ingeniero mecánico», lo cual podía significar un sinfín de oficios. Pero H. B., el farmacéutico, era el que mandaba, y fue él quien llevó adelante su empresa en Panamá, reuniendo una fortuna tras la muerte de Moses.

Ninguno de los dos Slaven ni Prosper Huerne tenían el más mínimo conocimiento de lo que era construir un canal, pero no les importó. Oyeron hablar de los jugosos contratos que hacían los franceses y decidieron «meter un dedo en el pastel del canal». H. B. envió ofertas para varios kilómetros de excavación, y fueron aceptadas. Encontró apoyo financiero en Nueva York en el banquero Eugene Kelly, quien no lo conocía ni sabía nada de él hasta que entró en su despacho. Kelly puso 200.000 dólares para la empresa.

Las famosas dragas Slaven fueron construidas y embarcadas en Filadelfia, y llevarlas hasta Colón fue una terrible experiencia. Cada máquina parecía un inmenso tanque de madera, cuadrado en ambos extremos, con más de treinta y seis metros de largo y nueve de ancho. En el mar tenían las mismas cualidades de navegación que un granero de tamaño medio. Mientras el mar estuviera en calma no había mayores dificultades, pero el remolque de aquellas máquinas con el mar picado era una auténtica pesadilla, sobre todo para los hombres que se encontraban dentro de la draga.

La primera máquina que llegó llevaba anclada en Colón una semana cuando se incendió en el borde del agua y no quedó de ella más que un armazón ennegrecido. Después iban a llegar la *Comte de Lesseps*, la *Prosper Huerne*, la *Nathan Appleton*, la *Jules Dingler*, y milagrosamente

ninguna se perdió en el camino. Una vez equipadas con sus plumas, sus cadenas y sus cangilones de hierro, debían de parecer máquinas de guerra fantásticas. A cada draga la movían varios motores de vapor, el mayor para hacer girar las grandes ruedas mediante las cuales se ponía en marcha una cadena sin fin de cangilones de hierro. Estos, con capacidad para un metro cúbico de tierra cada uno, subían hasta el final de una torre de madera, como una escalera mecánica. Allí un chorro de agua limpiaba la tierra y la recogía en tubos de más de un metro de diámetro que colgaban a ambos lados de la torre, como gigantescos brazos sueltos que se prolongaban unos cincuenta y cinco metros o la distancia necesaria para vaciarse lejos del lugar de trabajo.

Los motores de vapor más pequeños se utilizaban para que funcionara la potente bomba que mandaba el chorro de agua a lo alto de la torre o bien para mover hacia delante y hacia los lados la draga, y también para que alzara o bajara unos grandes tentáculos o patas «mediante los cuales caminaba paso a paso sobre el material que debía excavar».

«Las torres tenían una altura de quince a veintiún metros —recordaría Tracy Robinson—, y muchas veces me encaramaba a lo más alto y allí me quedaba largo rato, observando lo que más bien parecía un monstruo antediluviano inteligente que hubiese revivido.»

Los estadounidenses que manejaban las dragas —Crawford Douglas, Nath Crowell, los capitanes Ward, Morton y Brawdel— eran hombres rudos e independientes que vivían en las mismas máquinas y allí lavaban y tendían su ropa. Algunos de ellos habían traído consigo a sus esposas y hasta a sus hijos pequeños; otros habían traído mujeres que aparecían simplemente como esposas. Una vez que todo estaba en orden, comenzaba a salir humo por las chimeneas como en una fábrica. Las ruidosas cadenas de cangilones funcionaban día y noche.

Para los recién llegados a Colón, las monstruosas dragas Slaven eran el primer signo visible de la construcción del canal, algo que Ferdinand de Lesseps había «tomado muy en cuenta» (según afirmaba un corresponsal de *The Times* de Londres). Los gigantescos artilugios estadounidenses, sacudiéndose frente a la puerta de entrada del canal, por así decirlo, estaban destinados a producir un efecto favorable. De Lesseps tenía una gran

confianza en las máquinas y contaba con frecuencia cómo las dragas de Alexandre Lavalley habían revolucionado los trabajos en Suez. Estaba seguro de que en Panamá otras máquinas más extraordinarias obtendrían un éxito todavía más espectacular.

Pero lo verdaderamente asombroso era que las dragas estadounidenses avanzaban con rapidez, metiéndose tierra adentro desde las fangosas llanuras de la bahía de Limón. Más adelante aumentaron las dificultades y los progresos fueron mucho más lentos a medida que el terreno se complicó, y necesariamente el precio del trabajo ascendió. En total, la empresa Slaven recibiría más de catorce millones de dólares por sus esfuerzos. Cuáles fueron sus ganancias se mantuvo en secreto, puesto que los libros de la compañía se guardaban en Nueva York. Mucho tiempo después, una comisión investigadora francesa llegó a la conclusión de que la compañía sacó en limpio siete millones de dólares. Sea como fuere, H. B. no regresó a su farmacia de San Francisco.

El extremo del Atlántico era la parte más fácil del trabajo y el avance en las llanuras fangosas habría sido el más notable para cualquier compañía que hubiera tenido la suerte de que le asignaran dicha zona. No obstante, de las doscientas o más compañías contratadas, solo Slaven completó el tramo que le habían asignado dentro del plazo fijado, y excavó ella sola tanto como los otros cinco contratistas mayores en su conjunto. Entre los datos más curiosos del canal francés de Panamá figura el hecho de que aproximadamente una tercera parte de este fue excavado por los estadounidenses.

Las excavaciones prosiguieron a lo largo de toda la línea, organizando el trabajo en tres sectores: el primero comprendía la zona de la bahía de Limón y las estribaciones bajas del río Chagres; el segundo abarcaba el Alto Chagres y las colinas entre Matachín y La Culebra; el tercero iba desde La Culebra hasta las proximidades de la bahía de Panamá. Al frente de cada sector estaba un ingeniero francés y había una docena o más de contratistas que trabajaban a su mando. En el Bajo Chagres y en el canal que se iba a abrir en la bahía de Panamá, por el lado del Pacífico, los trabajos se hacían casi exclusivamente con las dragas. En el primer sector, por ejemplo, la empresa holandesa Artigue y Sonderegger tenía funcionando unas veinte

dragas. También eran de escalera y vertedor, hechas en Bélgica con un material excelente, y, aunque no eran tan grandes y potentes como las máquinas de Slaven, eran más eficaces y estaban muy bien construidas. Las dragas que se utilizaban en la bahía de Panamá eran marinas y autopropulsadas, y estaban construidas como los barcos. Habían sido fabricadas en Escocia y llegaron hasta el Istmo navegando por sí mismas.

En los terrenos altos se trabajaba con palas mecánicas de vapor, picos, palas y carretillas. Era allí donde se concentraba el ejército de trabajadores negros, y donde casi todo el trabajo se hizo a mano, lo mismo que en Suez. Los salarios se consideraban muy buenos, puesto que eran de un dólar a dólar y medio por día, mucho más dinero del que hubiera soñado ganar la mayoría de esos jornaleros. A cada uno se le pedía que hiciera una determinada cantidad de trabajo durante la jornada —una determinada cantidad de cubetas de tierra—, pero podía trabajar más deprisa y obtener una paga mayor, de acuerdo con el número de cubetas de tierra extra que sacara.

El teniente Raymond Rodgers, oficial de una cañonera de Estados Unidos anclada frente a las costas, hizo una gira de inspección por toda la zona en 1883, y en su informe dijo que el canal estaba «bastante adelantado». Estuvo observando a las dragas en acción. En Gamboa subió hasta lo más alto del fluviómetro, que era una torre pintoresca, pintada de colores brillantes, desde donde se vigilaba al temperamental Chagres. En lo alto de la torre había un balcón, protegido por un barandal de hierro forjado, y desde allí el teniente Rodgers contempló el horizonte, por encima de las copas de los árboles, mientras los ingenieros franceses exponían sus planes. En Matachín tuvo ocasión de ver a un grupo de trabajadores que empleaban taladros y explosivos para excavar una zona de roca dura. Se quedó asombrado «por la cantidad enorme de maquinaria y material que tienen a su alcance» y por la cortesía que le demostraron. Se puso a su disposición un tren especial y se le entregaron mapas y estadísticas. En La Culebra, un grupo de trabajadores descalzos acudió a posar para él junto a una impresionante máquina estadounidense, una pala mecánica de vapor de la

casa Osgood y MacNaughton, fabricada en Albany (Nueva York). Pero contemplada desde la cima de una colina cercana a la que subió el teniente Rodgers para obtener una vista panorámica, la misma máquina le pareció un juguete, pues la línea de la excavación se prolongaba hasta perderse en la verde espesura de la selva.

A los visitantes se les informaba de que el ritmo de avance superaría pronto un millón de metros cúbicos al mes, y luego se llegaría a los dos millones de metros cúbicos. Pero en realidad el ritmo era mucho menor de 200.000 metros cúbicos: 146.000 en mayo y 156.000 en junio. Además, había en el cielo una nube irrefutable.

Según los registros de la compañía, en 1882 habían muerto 125 empleados, más del doble del número de muertes admitido en el primer año. En 1883 se registraron 420 fallecimientos, casi ocho veces más que en 1881. Sin embargo, esas cifras deben tomarse solo como indicativas. En los hospitales de la compañía, a cada paciente se le cobraba un dólar diario, es decir, casi el salario de una jornada de trabajo. Si bien la compañía pagaba esos gastos de hospital a sus empleados, casi la totalidad de la mano de obra estaba a las órdenes de los contratistas y no de la compañía. Sabiendo lo que podían representar los gastos de hospital y conociendo el elevado índice de mortalidad en sus salas, los contratistas rehusaban pagar los gastos de sus trabajadores e incluso preferían despedir a un hombre que presentara señales de estar enfermo para evitar la responsabilidad. Los mismos trabajadores consideraban con horror su ingreso en un hospital, puesto que se había difundido la creencia de que si un enfermo no tenía malaria o fiebre amarilla cuando ingresaba era seguro que allí dentro las contraería. Una baja hospitalaria se consideraba poco menos que un billete para el cementerio[6].

Así pues, por todas estas razones, la mayoría de los enfermos no se acercaban siquiera a los hospitales y, en consecuencia, la mayoría de los fallecimientos no se registraban en los libros de la compañía. El doctor Gorgas calculaba que por cada fallecimiento registrado en los hospitales de los franceses se producían por lo menos otros dos más fuera que no se contabilizaban. Dicho en otras palabras, las cifras oficiales de muertos

tenían que multiplicarse por tres: las bajas en 1883 se acercaron más a los 1.300 que a los 420.

Pero, más que las cifras totales, era el sufrimiento y la muerte de los enfermos lo que afectaba a los que los rodeaban.

En el otoño de 1883, cuando Dingler regresó al Istmo después de revisar sus planes con De Lesseps, trajo consigo a su familia: Madame Dingler, un hijo, una hija y el prometido de esta. El *Bulletin* subrayaba que aquel viaje de la familia era la mejor prueba posible de la absoluta confianza que el director general tenía en Panamá. Todos llegaron a una casa grande, cómoda y hasta elegante que se hallaba en la Avenida Central, muy cerca de la Plaza de la Catedral, la Casa Dingler, como habría de llamársele desde entonces, y que iba a servir de domicilio temporal hasta que se construyera una mansión más digna. A toda la familia le encantaba cabalgar, y el señor Dingler, que era un tanto inclinado a la exhibición, se las arregló para que cada uno de los habitantes de su casa fuera dueño de un magnífico caballo traído desde Francia. (Los diminutos ponis que había en la localidad no podían satisfacer a ningún jinete europeo que se preciara de tal.) Era la temporada seca y se organizaban excursiones familiares a las colinas, en compañía de los criados que cargaban cestos enormes llenos de viandas.

En una vieja fotografía puede verse a la hija de Dingler a caballo, una hermosa muchacha de cabello oscuro que no parece tener más de dieciocho años, sentada a la amazona sobre su silla de montar, con amplia falda y un pequeño sombrero de Panamá.

Pero en el mes de enero la joven hija de Dingler contrajo la fiebre amarilla y murió en pocos días. El director general quedó aniquilado por el dolor. «Da pena ver a mi pobre esposo, que se encuentra hundido en la más profunda desesperación —le escribía la señora Dingler a Charles de Lesseps—. Mi primer impulso fue salir huyendo de este país asesino, llevando conmigo, lo más lejos posible, a los que todavía me quedan. Pero mi esposo es un hombre apegado a sus obligaciones y trata de convencerme de que debe honrar la confianza que han depositado en él y de que no puede

faltar a sus deberes sin faltar a su honor. Nuestra amada hija era nuestro orgullo y nuestra alegría.»

La muerte de la joven causó efectos muy hondos entre todos los directivos, empleados y trabajadores del canal, así como en la población local. El obispo Paúl presidió los funerales en la abarrotada catedral, y las campanas estuvieron doblando a muerto durante el tiempo que duró la ceremonia. Dingler y el prometido de la muchacha encabezaban el larguísimo cortejo que acompañó el féretro hasta el cementerio.

Apenas había transcurrido un mes cuando el hijo de Dingler, un joven de veinte años, presentó los síntomas de la temible enfermedad. Tres días después murió también. Unas semanas más tarde, el propio Dingler escribió a Charles:

> Nunca podré agradecerte lo bastante tu amable carta, tan llena de afecto hacia nosotros. Madame Dingler ya sabe que ella es para mí el único consuelo, el único cariño que me queda en el mundo, y por eso trata de dominarse con mucho valor; pero está profundamente conmovida […]. Si nos aferramos a la vida es para ver terminado el canal, la ocupación que puede distraernos; y si hablo en plural es porque Madame Dingler me acompaña en todas mis excursiones y ella también sigue con interés los progresos del trabajo.

Luego, el prometido de la hija de Dingler murió a su vez de fiebre amarilla. Al llegar el verano, habían muerto de la misma enfermedad cuarenta y ocho directivos de la compañía del canal, y, según un oficial de la Marina estadounidense, los jornaleros morían a razón de doscientos cada mes.

Pero el trabajo seguía adelante. Los viajeros que cruzaban el Istmo en tren quedaban asombrados por el espectáculo. Es cierto, escribían, se está construyendo un canal en Panamá. Por todas partes hacia donde se mirara surgían edificios nuevos, y para edificar más se derribaban árboles y se abrían claros de cientos de hectáreas en la selva. En el puerto de Colón se descargaban uno tras otro los barcos que traían equipo por valor de varios millones de dólares. Llegaban sin cesar jóvenes franceses recién contratados, más ingenieros, más médicos, más enfermeras, más y más barcos procedentes de Jamaica con multitudes de trabajadores negros apiñados sobre cubierta. En el mes de mayo ya habían trabajado más de

diecinueve mil hombres y la nómina ascendía a 200.000 francos (40.000 dólares) diarios.

En París ya no era un secreto la espantosa lista de muertos, a pesar de que la prensa parecía obedecer a una consigna de silencio sobre el particular. Sumaban miles los padres y las madres a quienes se había informado de la muerte de sus hijos. Entre los ingenieros profesionales, la tragedia de la familia Dingler había provocado una profunda conmoción. En la École de Ponts et Chaussées, los más antiguos miembros de la facultad aconsejaban en privado a los alumnos ya licenciados que no fueran a Panamá porque eso equivaldría a un suicidio. Sin embargo, nunca hubo escasez de voluntarios; los jóvenes que cruzaban el Atlántico para llegar a Colón eran lo más selecto de los técnicos mejor formados. Para ellos, el canal era una oportunidad llena de emociones, era una «causa» —grande en escala, gloriosa en su concepto, francesa—, y por eso partían como si fueran al frente de batalla, como afirmaban con frecuencia. Eran guerreros que portaban la bandera de Francia. Las incomodidades, los peligros, las posibilidades de sufrir una muerte terrible en aquel lado malo del mundo, todo eso, escribió Philippe Bunau-Varilla, «no hacía sino exaltar la energía de aquellos jóvenes que estaban llenos de un amor sincero por la gran tarea emprendida. A su influencia irradiadora sumaban la heroica dicha con que aceptaban el sacrificio propio por la grandeza de Francia».

Philippe Bunau-Varilla merece gran atención, pues es uno de los personajes más fascinantes de toda la historia de Panamá, tan importante y polémico como Ferdinand de Lesseps, como se vería con el paso del tiempo. Y es justo afirmar, como lo han hecho sus admiradores, que sin él no existiría el canal de Panamá. Como sobrevivió a los llamados «años de los franceses» y escribió extensamente sobre el asunto basándose en sus experiencias, nos ha proporcionado la crónica más completa sobre los esfuerzos galos vistos desde el punto de vista elitista de un joven técnico francés, un hombre sobre el que descansó el destino de la empresa y tal vez el honor nacional. Y aunque sus declaraciones de fe en la tarea, su ardiente defensa de la histórica misión civilizadora de Francia, puedan parecer altisonantes en otra época, más como frases de un melodrama

contemporáneo, parece que fueron sinceras y representaban sus sentimientos.

En el último año de sus estudios en la École Polytechnique, el joven Philippe se sentó embelesado en primera fila cuando De Lesseps, recién llegado de su gira triunfal por Panamá, acudió a dar una conferencia sobre la tarea colosal que iba a emprender. En 1884, una vez terminados sus estudios en la École de Ponts et Chaussées y haber cumplido un breve servicio militar en el norte de África, se embarcó hacia Colón en el *Washington* (nave hermana del *Lafayette*), al mismo tiempo que Jules Dingler y su esposa regresaban a Panamá, tras unas vacaciones en Francia.

Era un hombre de corta estatura. No medía más de 1,60 metros, era más bajo que Dingler, y probablemente no pesaba más de 58 kilos. Sin embargo, tenía la frente amplia y cuadrada, una buena barbilla, los ojos de un azul muy pálido, un bigote poblado pelirrojo, y su postura era siempre perfecta. También era orgulloso, ambicioso, dotado de gran energía y de una confianza indoblegable en sí mismo; pero al mismo tiempo era un hombre muy agradable que sabía atraerse a los demás con sus modales rápidos y desenvueltos. Acababa de cumplir los veintiséis años, hecho que ni siquiera el bigote podía disimular.

Años más tarde, cuando llegó a ser una celebridad en Estados Unidos, se decía que procedía de una familia honorable y acaudalada de París. Pero, según su inscripción en la Escuela Politécnica, era el hijo de Pamela Caroline Bunau y de un *père inconnu* (padre desconocido), lo cual solo puede significar que era hijo ilegítimo. Además, al nacer fue registrado sencillamente como Philippe Jean Bunau. Su madre, según los registros, era la viuda de un hombre llamado Varilla; pero parece ser que Philippe nació mucho después de la muerte de aquel, o al menos lo bastante tarde como para que se viera obligada a dar a su hijo su apellido de soltera. También se indica que la viuda de Varilla era *rentière*, lo que significa que tenía alguna pensión o una renta fija. Sin embargo, ese ingreso que percibía la viuda no debía de ser muy cuantioso, puesto que Philippe gozaba de una beca para sus estudios. Por otra parte, se registró en la escuela como protestante, y al terminar sus estudios en la Politécnica agregó a su nombre el apellido Varilla.

Tan pronto como llegó al Istmo, se le nombró ingeniero de la división encargada de las obras en La Culebra y la terminal del Pacífico. Ese rápido nombramiento bastó para hacerse respetar. (Parece que causó tan buena impresión en Dingler durante el viaje como Dingler la causó en él.) Su avance a partir de entonces iba a ser notable.

¿Por qué, en nombre de Dios, se empeñaba en ir a Panamá?, le había preguntado en París el anciano bibliotecario de la École des Ponts et Chaussées. «Por la misma razón que un oficial corre hacia el campo de batalla —le había respondido Bunau-Varilla— y no como el cobarde que huye de las penalidades de la vida.» Una vez en Panamá, al ver morir uno tras otro a sus compatriotas, exhortaba a los que seguían vivos recordándoles que eran soldados bajo el fuego, que solo pensaran en lograr la victoria. El desprecio al peligro era el mejor escudo. No había nada que los hombres de verdad no pudieran realizar si se hallaban comprometidos en una Noble Tarea. A todos sus compañeros los veía como a los personajes de una novela, embarcados en lo que él mismo llamaba La Gran Aventura de Panamá. Eran más como ellos, mejores hombres, en ese salvaje campo de batalla.

Para Bunau-Varilla y para todos los jóvenes ingenieros, Dingler siguió siendo la figura inspiradora. Era el personaje «intrépido, leal, científico y estimulante». Soportaba sus grandes sufrimientos estoicamente, con mucha dignidad y un gran valor. Estaba decidido a conquistar el éxito. Ninguno de ellos parecía sentirse ofendido por los rumores sobre el supuesto salario exorbitante que se le pagaba a Dingler y sobre el lujo al que tan aficionado era.

En las oficinas de la Plaza de la Catedral había criados con librea. Era dueño de pobladas caballerizas. Había importado de Nueva York varios caballos de pura raza y coches muy costosos para uso del personal. El caballerango era un barón con títulos auténticos. Para sus giras de inspección en tren había un vagón especial Pullman que supuestamente costaba 42.000 dólares. Y en la colina de Ancón se alzaba, ya casi terminada, la famosa mansión particular, una imponente estructura con tejados abuhardillados y amplias terrazas.

Wolfred Nelson informó de que el salario de Dingler ascendía a 50.000 dólares, que uno de los ingenieros franceses era dueño de un palomar por cuya construcción los accionistas tuvieron que pagar 1.500 dólares, y que otro de los altos cargos se había mandado hacer una casa de baños para su uso particular por 40.000 dólares, a costa de la compañía, desde luego.

Los relatos más divertidos sobre las supuestas extravagancias que se perpetraron con Dingler se encuentran en un librito que escribió un amargado accionista llamado Henri Maréchal, quien visitó el Istmo en el invierno de 1884 y disfrutaba propagando tonterías.

Había visto cómo en un rincón de la selva estaban los hombres construyendo espléndidas avenidas y jardines ornamentales: «es una especie de Bois de Boulogne en miniatura, donde los altos empleados de la compañía organizan espléndidas comidas campestres y largas excursiones diarias en los caballos de la compañía […]. Las damas, posiblemente demasiado morenas pero no demasiado virtuosas, hacen más agradables esas excursiones y se les paga por sus servicios mediante su inscripción en la nómina de los asalariados de la compañía». Declaraba que puesto que las vagonetas de carga traídas de Europa resultaban demasiado altas para que pudieran alcanzarlas los trabajadores, la compañía había destinado una considerable suma de dinero para enviar a México una delegación que investigara a una tribu de gigantes, de cuya existencia había informado algún bromista práctico.

La verdad era mucho menos sensacional. El vagón Pullman, aunque poco necesario, no tenía la suntuosidad que se le atribuía en los relatos posteriores y parece haberse utilizado poco. Tampoco se usaron los caballos y fueron vendidos en poco tiempo. La mansión, demasiado grande y ostentosa para lo que se usaba en Panamá, no debió de costar más de cien mil dólares —no un millón de dólares, como se había afirmado—, y nunca fue habitada debido a las tragedias sufridas por la familia Dingler. El salario que percibía el director general era de 20.000 dólares y no de 50.000.

Es muy posible que algunas «damas de virtud no demasiado estricta» figuraran en la nómina de asalariados. Según docenas de informes, la mala administración era notable; y la compañía sufrió pequeñas y repetidas estafas. Una de las más comunes es la que se hacía con la entrega del

carbón en el puerto de Colón. Cuando llegaba un barco cargado de carbón, solo se bajaba a tierra una parte de la carga, pero se presentaba a firmar el recibo por el total. Después partía el barco para regresar al poco tiempo con una supuesta carga completa por la que se presentaba otro recibo; como resultado, la compañía pagaba por el mismo cargamento dos e incluso tres veces.

Es indudable que se derrochaba el dinero en la compra de material inútil y a veces absurdo. Pero todos esos hombres que luchaban contra la selva y el calor llevaban una existencia muy difícil y a menudo trágica. Viendo las cosas en retrospectiva, se podría calificar de patética la actitud de Dingler, que se esforzaba por crear en Panamá un remedo de la civilización que conocía. ¿De qué tamaño podría ser un coche Pullman para un ferrocarril que tenía 76,5 kilómetros de longitud?

Bien se puede imaginar la intensidad del aburrimiento y la añoranza por su país de aquellos hombres en sus horas libres. No había restaurantes ni cafés de categoría; no había teatros, galerías ni bibliotecas, ni siquiera un concierto. El paseo a lo largo del viejo rompeolas, como uno de ellos recordaba, era tan agradable como cabía esperar, «pero al cabo de ir y venir por el mismo rompeolas todos los días […] durante meses y meses, deja de proporcionar la más mínima diversión». Incluso sentarse por la noche a leer un libro se convertía en una tortura porque la luz de la lámpara o vela más pequeña atraía millares de insectos.

El reconocimiento y el respeto que merecían llegaron mucho tiempo después de los ingenieros estadounidenses, que nunca despreciaron ni criticaron el trabajo de los franceses, a pesar de todo lo que se decía en los periódicos y de todos los conceptos erróneos que habían arraigado en la mente del público desde tiempo atrás. Entre los críticos del trabajo, como observó un oficial de la Marina estadounidense, ni siquiera uno de cada cien tendría el valor suficiente para ir y quedarse en un sitio semejante. Los ingenieros franceses, declaraba, «eran hombres jóvenes, enérgicos y entusiastas […] y nadie mejor que ellos puede apreciar las dificultades que se alzaban a su paso. En vez de críticas y censuras, merecen la mayor alabanza y respeto».

Pero la imagen de los altos cargos derrochadores e inmorales, despilfarrando los fondos de la compañía sin preocuparse por la vida miserable que llevaban los demás, ciegos como el rey Baltasar ante la advertencia escrita en la pared por el dedo de Dios, iba a resultar una imagen muy útil más adelante, no menos en Francia que en Estados Unidos.

II

Cada vez se hacían más terribles las tareas que había que afrontar a diario. Podría pensarse que el trabajo adelantaría más con el correr del tiempo y la experiencia adquirida, pero no era así. Por mucho que se esforzaran los ingenieros, por muy curtidos que estuvieran contra el clima sofocante y las lluvias interminables, siempre se presentaban más dificultades que antes y los problemas técnicos eran cada vez mayores y más complejos. Para su desesperación, algunos parecían no tener solución.

El río continuaba siendo el peor. El éxito de la obra, como comprendían los mejores ingenieros franceses, dependía del esfuerzo para contener y gobernar la corriente del Chagres, que, según las palabras de Dingler, seguía siendo «el gran desconocido». La represa que él mismo había propuesto construir al paso del río por Gamboa era una buena solución, pero únicamente en abstracto. No se había podido encontrar en el terreno una formación de rocas adecuada que sirviera de base para una estructura tan enorme. Nadie había ideado un medio realista para dominar la fuerza tremenda de la corriente cuando se produjera una crecida. Después de una en mayo de 1884, el fluviómetro de Gamboa había registrado una elevación de más de tres metros en el nivel del río en veinticuatro horas. El 18 y el 19 de julio del mismo año, subió más de cuatro metros.

A los que llegaban para visitar las obras se les decía que no se disponía de los planos para la presa de momento. En privado, uno de los ingenieros franceses declaró que todo el proyecto era inviable. Mientras los trabajos progresaban a fuerza de valor, el río respondía al cambio de estación y el anciano De Lesseps seguía insistiendo en París, siempre optimista, en que

algo surgiría —su hombre de ingenio con la respuesta perfecta—, nadie en el Istmo sabía qué se podía hacer. Así que el problema más complicado se dejó de lado.

Más urgentes y mucho más desalentadores eran los aludes de tierra y lodo en los cortes de La Culebra, que iban empeorando a medida que progresaban las excavaciones. Para los que estaban a cargo de esa tarea constituían la parte más exasperante de toda la empresa. Casi veinte años después, un estadounidense llamado S. W. Plume, que ya para entonces era un anciano, sacudía la cabeza desalentado cuando trataba de describir ante una comisión del Senado las dificultades con las que tropezaron los franceses en La Culebra. El anciano había pasado su vida construyendo ferrocarriles y canales en América Central y América del Sur, pero nunca había visto nada semejante a Panamá «en tiempos de los franceses». Había sido contratado por el ferrocarril de Panamá y había tenido la oportunidad de echar un ojo a todo lo que allí sucedía. En una ocasión, Dingler le pidió que llevara a cabo una inspección personal en las obras de La Culebra. «Toda la cumbre de la colina, señor, está cubierta de manantiales de agua hirviendo —recordaba—. El suelo es de esa clase de barro tan pegajoso que si un hombre lo recoge con una pala, no podrá despegarlo. Tendría que tener un raspador para quitarlo.» Ninguna de las medidas que se habían tomado pudieron impedir que se produjeran los deslizamientos en la colina. «Ese barro nunca se quedará donde está.» Le preguntaron por qué:

> —Porque en la estación de las lluvias todo aquello queda convertido en un lodazal.
>
> —¿Eso fue lo que sucedió cuando estuvo allí?
>
> —Sí. Hicimos un corte justo a lo largo de la línea que se iba a seguir en la construcción del canal y se produjo un deslizamiento y el lodo lo cubrió totalmente; calculamos que iba a resultar muy caro y muy difícil seguir por el mismo lugar, de modo que interrumpí el terraplén y lo hicimos en otra parte. Más o menos un año después sucedió lo mismo y tuvimos que tender otros raíles, de manera que donde está ahora el terraplén con sus vías hay dos raíles por debajo. […] Aquella semana, cuando estuve en La Culebra, mi casa estaba en la ladera de la colina, a unos ciento veinticinco o ciento cincuenta metros del canal, y una mañana, al salir, me di cuenta de que la tierra había desaparecido, dejando una zanja de unos sesenta a noventa centímetros de ancho. Yo no dije nada, pero ya sabía de lo que se trataba […]. Toda esa ladera de la montaña se estaba deslizando hacia el canal. En las temporadas de lluvia, por poco que llueva, la tierra se satura y comienza a resbalar sobre la capa de arcilla azul.
>
> —¿Resbala sobre arcilla azul?
>
> —Así es.

En términos un poco más precisos, las tierras altas de La Culebra podrían describirse como una combinación desordenada de varias formaciones geológicas, algunas de origen sedimentario y otras de origen volcánico, una combinación muy inestable, destinada a causar innumerables problemas. La más antigua de esas formaciones data del período geológico conocido con el nombre de Oligoceno, que tiene treinta millones de años. Es probable que el Istmo haya tenido su origen en el Oligoceno, como una hilera de islas en un mar poco profundo. Entre las islas se formó un puente de tierra, y en el transcurso de los largos períodos geológicos que siguieron, dicha faja de tierra volvió a hundirse en el mar por lo menos en cuatro ocasiones distintas. A finales del Pleistoceno, la época de los glaciares —el día de ayer en el tiempo geológico—, la tierra se levantó a varios cientos de metros por encima de su actual nivel y luego volvió a bajar, quizá hasta nueve metros por debajo de su nivel actual. Siguió una nueva elevación del suelo, que empezó unos mil años antes de la llegada de los constructores del canal (como prueban las antiguas playas marinas que surgieron en fecha reciente), y esa elevación prosiguió durante años y años. En cualquier punto del Istmo, el suelo es cambiante e inestable. Sobre la línea recta de más de 65 kilómetros entre Colón y la ciudad de Panamá se encuentran diecisiete formaciones distintas de rocas, seis grandes fallas geológicas y cinco núcleos importantes de roca volcánica.

En La Culebra hay una formación con el mismo nombre que comprende capas de pizarras oscuras y quebradizas, margas y arcillas carbónicas —la arcilla azul que recordaba S. W. Plume—, y capas de piedras calizas y areniscas, intercaladas entre capas delgadas de lignito. Todo ese material se podía taladrar fácilmente y se deshacía con las explosiones de dinamita, según comprobaron los ingenieros; pero después aparecían otras formaciones compuestas por rocas ígneas y volcánicas, basalto oscuro de grano fino, andesita o diorita y la vítrea rayolita, todas ellas rocas emparentadas con los granitos. El gran núcleo volcánico de la colina de La Culebra, por ejemplo, está formado por basalto sólido.

Un suelo semejante era el paraíso de los geólogos, pero para los ingenieros constituía una pesadilla constante. Los peores problemas surgieron en la formación llamada La Cucaracha, compuesta principalmente

por arcillas verdes y rojizas, lodos de lava, arena gruesa y algunas pizarras. El primer deslizamiento de La Cucaracha ocurrió por el lado oriental del corte de La Culebra, donde las capas superiores de arcilla porosa de tres a doce metros de espesor cubrían estratos impenetrables de roca dura. En las temporadas de lluvias, esas arcillas quedaban completamente saturadas y constituían un lodazal pegajoso, con la consistencia del jabón que se ha dejado largo tiempo en el agua. Pero la saturación se detenía al llegar a los estratos inferiores de roca, donde la concentración de agua creaba una zona resbalosa sobre todo el plano de contacto. Si ese plano estaba inclinado hacia el corte, no era más que cuestión de tiempo que el barro comenzara a deslizarse por la simple fuerza de la gravedad para caer en el corte. Masas colosales de las capas superiores avanzaban incontenibles con la fuerza de un alud y arrastraban consigo tramos completos de vías, palas mecánicas y todo lo que se atravesaba a su paso.

En los meses de sequía, los taludes del corte se mantenían estables. Pero era inevitable que volvieran los deslizamientos al regresar las lluvias. (Para comprender la magnitud del problema, hay que tener siempre presente lo que suponían esas lluvias: 33 centímetros en el mes de junio de 1884, por ejemplo, 40 centímetros en agosto, casi tres centímetros en septiembre y 56 centímetros en octubre.)

En un intento de aliviar el problema, los franceses cavaron un extenso sistema de zanjas de drenaje paralelas al corte para canalizar el agua de las lluvias y alejarla de los taludes. Pero sus esfuerzos no tuvieron más que un efecto pasajero. Un año tras otro, cientos de miles de metros cúbicos de lodo y piedras caían estruendosamente dentro del corte abierto. Todo lo que caía se limpiaba laboriosamente. El avance disminuía o se detenía y los cálculos de los contratistas tenían que revisarse.

La retirada del lodo y los desechos solo era una parte del trabajo, porque la única forma de evitar los deslizamientos futuros consistía en cortar cada vez más hacia atrás los taludes; es decir, estabilizar los taludes disminuyendo su inclinación, aplanándolos hasta que llegaran a un ángulo de reposo, un punto en que el lodo se quedara quieto por sí mismo. Sin embargo, por mucho que se allanaran los taludes del corte, nunca parecía bastante. Además, la cantidad de material que se excavaba era siempre

mayor de lo que cabía imaginar por la sencilla razón de que el canal se excavaba en una depresión entre colinas empinadas. Así pues, a medida que el corte se ensanchaba en su parte superior, sus taludes resultaban cada vez más altos frente a las colinas limítrofes. Expresado en otros términos, cada metro que se añadía a la anchura del corte en el extremo superior aumentaba su profundidad medida desde la cresta del talud.

Lo que significaba que el volumen de la excavación, el total de metros cúbicos extraídos, crecía continua y enormemente. Cuanto más profundo era el corte, más altos e inclinados eran los taludes y más tendrían que ampliarse en la parte superior. Cuanto más se cavaba, más quedaba por cavar. Era un trabajo de Sísifo a una escala que los ingenieros nunca habían afrontado.

La matemática más sencilla hacía que las perspectivas parecieran abrumadoras. Antes de que Dingler realizara una revaluación inicial de la situación, todas las estimaciones sobre la cantidad de excavaciones que debían hacerse tomaban como base el «uno por uno» en ambos lados del corte —un metro de amplitud en los taludes por cada metro de profundidad —, es decir, una inclinación de 45° en cada talud. Pero ya en la práctica se vio que era necesario adoptar como base «uno por cuatro» —cuatro metros hacia atrás en cada talud por cada metro de profundidad—. Así pues, si la colina de La Culebra se hallaba a 103,50 metros sobre el nivel del mar y el canal debía tener nueve metros de profundidad, el total del corte tendría que ser de 112,50 metros. El ancho del fondo sería de 22 metros; el ancho en la línea del nivel del agua, de 27,50 metros. Si desde la línea del nivel del agua hacia arriba se ensanchaban los taludes a razón de cuatro metros por cada metro de profundidad, el corte final alcanzaría una amplitud de 1.200 metros.

Para complicar más la cuestión, quedaba el problema fundamental de qué hacer con las montañas de roca y tierra que se sacaban de las excavaciones, y fue un problema que los franceses no lograron resolver.

El método que siguieron para las excavaciones en La Culebra consistió en rebajar las cumbres de todas las colinas que quedaban en la línea proyectada y después poner en marcha sus gigantescas excavadoras de vapor, sus palas mecánicas y sus grupos de jornaleros para trabajar en la

dirección de la línea, excavando una serie de terrazas escalonadas de unos cinco metros de ancho por cinco metros de profundidad, el máximo que podían alcanzar las máquinas excavadoras. (Estas máquinas parecían grandes vagones de ferrocarril, con altas chimeneas y largas escaleras de hierro que colgaban por un lado, provistas cada una de una cadena sin fin de sucias cucharas. Funcionaban siguiendo el mismo principio que las dragas, pero sobre carriles en lugar de agua.) La tierra que sacaban las cucharas se vaciaba sobre las vagonetas de volteo (vagonetas Decauville, con una capacidad de 4,5 metros cúbicos) que formaban largos trenes para transportar la tierra hasta algún valle cercano. Allí se amontonaba hasta que había la cantidad suficiente para formar una terraza dentro del valle. Entonces se levantaban las vías por donde rodaban las vagonetas y se tendían de nuevo sobre la terraza para formar otra nueva, y de este modo se iba rellenando el valle. Así pues, con el paso del tiempo, los lugares escogidos para tirar los desperdicios adquirían el aspecto de una escalinata gigantesca, formada por terrazas de lodo gris.

Este sistema era rápido y económico, que era lo que buscaban los contratistas, quien, según señaló Bunau-Varilla, «eran los amos absolutos cuando se trataba de escoger su método de trabajo».

Lo malo era que había un fallo fundamental en los planes: las terrazas formadas con los desperdicios eran todavía más inestables que los taludes del corte. Cuando caían las lluvias torrenciales, se deslizaban terrazas enteras y las vías se levantaban y quedaban enterradas. Todo el sistema quedaba destruido. Era necesario suspender las excavaciones hasta que las cosas volvían a ponerse en orden y los trenes de vagonetas cargadas de tierra podían funcionar, mientras centenares de hombres con palancas y palas trabajaban sin cesar hundidos hasta las rodillas en el fango.

Las corrientes de agua naturales quedaban bloqueadas; el agua se reunía en estanques y se formaban nuevas superficies pantanosas, criaderos perfectos para los mosquitos.

El tiempo perdido y los esfuerzos desperdiciados adquirieron proporciones alarmantes. Pero, por alguna extraña razón, los franceses no idearon otro modo de actuar. No se les ocurrió que la realización del corte era más un problema de transporte —de sacar los desechos fuera— que de

excavación efectiva. Nunca se dieron cuenta de que la clave era el ferrocarril de Panamá, lo cual resulta especialmente irónico considerando el alto precio que pagaron para controlarlo. Entre los errores más graves de De Lesseps figura el de no haber enviado jamás a Panamá un solo experto en ferrocarriles.

Como es de suponer, a medida que se dificultaba el avance, los contratistas, sobre todo los más pequeños, se obstinaban cada vez más o abandonaban la tarea. De forma invariable, los nuevos contratistas que asumían las mismas tareas exigían condiciones más ventajosas. Como muy pocos podían permitirse contar con el equipo requerido, la compañía compró las máquinas para alquilarlas a los contratistas. Y a pesar de la gran cantidad de maquinaria que había, nunca era suficiente o había la apropiada para un trabajo determinado.

Además de comprar las máquinas, la compañía del canal estaba obligada a proporcionar —a llevar hasta el Istmo— la mano de obra necesaria y facilitarle el alojamiento adecuado. Los contratistas no hacían más que pagar los salarios a sus hombres. Cualquier fallo por parte de la compañía en el suministro de trabajadores o de máquinas era motivo suficiente para que el contratista rompiera el compromiso si no le resultaba rentable, pero podía seguir con él si le parecía ventajoso, aunque no cumpliera con la obligación que había contraído. La gran Anglo-Dutch Company —su nombre oficial era Cutbill, De Longo, Watson & Van Hattum— poseía el contrato para excavar en La Culebra y se había comprometido a sacar 700.000 metros cúbicos al mes. Solo había sacado 100.000 metros cúbicos en un mes, pero seguía en la brecha y hacía subcontratos para las tareas más difíciles con un número cada vez mayor de pequeños operarios. Una alta colina que se hallaba junto a la ladera occidental del valle contó pronto con tantos contratistas trabajando en ella que acabó conociéndose como la Colina de los Contratistas.

Al otro lado de dicha colina, en el talud oriental del corte, se hallaba la Colina del Oro, así llamada porque se suponía que era una de las mayores riquezas de la compañía, una riqueza que bastaría para pagar los costes crecientes. Según un folleto publicado en París, se había informado a los cargos de la compañía de que «la montaña está llena de oro y se tiene la

certeza de que el mineral extraído de ella tendrá un valor superior al coste total de la construcción del canal».

En el mes de octubre de 1884 ya había 19.243 empleados trabajando; de ellos, 16.249 eran negros. Como es natural, ordenar y distribuir los suministros, vigilar a los contratistas, llevar los libros de contabilidad y atender las necesidades de la mano de obra requería un pequeño ejército de oficinistas, pagadores y taquígrafos, un total de seiscientas a setecientas personas que trabajaban en las oficinas, la mayoría franceses. Y se pudo comprobar que la burocracia francesa florecía lo mismo en la selva que en París. A los archiveros se les otorgaba el título de Guardianes de los Archivos. Entre los abastecimientos que se descargaban en Colón había unos cajones que pesaban cientos de kilos y que no contenían más que plumas de acero para escribir. Wolfred Nelson detalló: «Hay demasiado trabajo burocrático y en el Istmo hay tal cantidad de cargos que bastarían para abastecer todos los ministerios de una docena de repúblicas de primera clase».

Observadores más serios y con preparación técnica también habían comenzado a informar de que los trabajos no iban tan bien como se suponía. Con los planes que seguían, era muy poco probable que llegaran a completar la obra del canal. Así lo manifestó a sus superiores en Washington el teniente de Marina Robert M. G. Brown. Un articulista del *American Engineer*, tras pasar varios meses en el Istmo, calculaba que con el ritmo de trabajo que llevaban se necesitarían veinticuatro años para terminar el canal, y afirmaba que se estaba sobornando a la prensa francesa para que ocultara la verdad. En octubre de 1884, un tal capitán Bedford Clapperton Pim, de la Marina británica, envió un memorando confidencial al secretario de Marina de Estados Unidos para notificarle que el sueño de De Lesseps de construir un canal a nivel del mar era definitivamente imposible. Las únicas palabras laudatorias del informe eran para «los intrépidos empleados que habían luchado con valentía para realizar los deseos de su jefe».

La víspera del Año Nuevo de 1885 murió de fiebre amarilla Madame Dingler, penúltimo miembro de la familia que quedaba con vida. No se sabe si su agonía fue larga o breve, pero la mañana siguiente a su muerte Dingler estaba sentado frente a su escritorio a la hora acostumbrada, aunque apenas podía hablar por la aflicción. Más tarde, después de los funerales, reunió todos los caballos que habían sido de la familia, incluido el suyo, los llevó a una barranca entre las montañas y allí los mató a tiros.

La lista de los muertos en Panamá crecía horriblemente, de una manera que nadie había previsto, a excepción quizá de Godin de Lépinay. El año 1885 fue el peor de todos. Probablemente murió entonces un mayor número de gente que en los restantes años del régimen de los franceses. En los años siguientes, los estragos de la fiebre amarilla, la malaria, la fiebre tifoidea, la viruela, la pulmonía, la disentería, el beriberi, la intoxicación por alimentos, las mordeduras de serpientes y la insolación fueron ligeramente menores. Por regla general, en el Istmo la fiebre amarilla aparecía y desaparecía en ciclos de dos a tres años. Pero en esa ocasión, de manera inexplicable, la enfermedad no desapareció, y nadie podía hacer nada. La malaria, presente como siempre, continuaba siendo la causante del mayor número de muertes.

Los que más sufrían eran los recién llegados, que todavía no se habían acostumbrado al clima. En los archivos del *Star & Herald* de Panamá se encuentran las notas necrológicas de directivos franceses que habían estado en el Istmo tan poco tiempo que apenas se les conocía. El nuevo cónsul de Francia, Paul Savalli, murió el 25 de julio de 1885, cuando acababa de llegar para hacerse cargo de su puesto. Louis Frachen, un joven ingeniero de la École Central, enviado con la misión especial de hacer un inventario de la maquinaria que se estaba usando, fue inmediatamente atacado por la fiebre amarilla y sufrió una muerte terrible el 10 de agosto. Dos jefes de división, llamados Petit y Sordoiliet, que llegaron de Francia en el mismo barco, murieron de fiebre amarilla el mismo día que Frachen. Los tres fallecieron cuando hacía apenas dos semanas que se hallaban en Panamá. Hubo muchos otros que murieron igual. Sobre un ingeniero llamado Henri

Berthaut, el *Star & Herald* no podía decir más que su edad, veintiséis años, y que «prometía mucho, y sin duda llegaría a distinguirse en su profesión».

Bunau-Varilla calculaba que, de cada cien recién llegados, morían por lo menos veinte, y de los que sobrevivían, solamente otros veinte quedaban con la fuerza física suficiente para desempeñar efectivamente un trabajo; «además, casi todos habían perdido lo mejor de su valor intelectual». (No se sabe con certeza si estaba hablando de todos los recién llegados, blancos y negros.) Según otros cálculos, de cada cuatro personas que llegaban de Francia, por lo menos dos y muchas veces tres morían a causa de las fiebres.

Pero esos eran promedios estrictamente matemáticos, mientras que numerosas experiencias individuales recordadas más adelante resultaban mucho más trágicas. Un joven ingeniero francés le contó a William Gorgas que se había embarcado rumbo a Colón junto con diecisiete franceses tan jóvenes como él. Al cabo de un mes, él era el único del grupo que aún vivía. De los treinta y tres trabajadores italianos que llegaron en 1885, veintisiete murieron en el término de tres semanas. En el mes de octubre de 1886, treinta ingenieros franceses llegaron a Colón y, al cabo de un mes, trece de ellos habían muerto a causa de lo que una vez llamó De Lesseps «el supuesto azote mortal» de Panamá. Hubo períodos en los que la lista de muertos por cualquier causa crecía a razón de cuarenta diarios.

Bunau-Varilla escribiría de barcos que habían fondeado en Colón sin un alma a bordo. La tripulación íntegra había muerto de fiebre amarilla. Del grupo inicial de monjas francesas que llegaron a prestar sus servicios en el hospital de Ancón —eran veinticuatro Hermanas de la Caridad que vestían esa toca de grandes alas blancas que les valió el cariñoso sobrenombre de «ocas de Dios»—, solo dos habían sobrevivido, y una de ellas, afortunadamente, era la enfermera jefe, la madre superiora, la hermana Marie Rouleau, una mujer con valor y temple extraordinarios. Marie Joseph Louise Rouleau había ingresado en la orden en 1868, cuando apenas había cumplido los veinte años, y prestó sus primeros servicios en el hospital de Versalles; en 1877, varios años antes de la llegada del primer ingeniero francés, fue enviada a Panamá. Durante todos los años en que la fiebre

amarilla atacó con mayor fuerza y en el período de los franceses en Panamá, la hermana Marie fue una figura destacada, conocida por todos.

Un corresponsal del *Tribune* de Nueva York informaba de que el número de muertos en las salas del hospital —más o menos un 75 por 100 del total— jamás se mencionaba delante de un paciente. No había «caras largas» en el hospital de Ancón y la hermana Marie daba ejemplo porque «era una de esas raras mujeres cuyo entusiasmo personal es contagioso». Al pie de cada cama colgaba una tarjeta con el nombre del paciente, su puesto de trabajo y la enfermedad que padecía. Rara vez se anotaba la dolencia real si se sabía que era mortal. La fiebre amarilla, por ejemplo, se solía apuntar como gastritis.

Los pacientes morían con tanta rapidez y era tanta la necesidad de contar con camas vacías que el moribundo, en sus últimos momentos de vida, a veces veía cómo le traían el ataúd. Incluso se aseguraba que los cuerpos colocados en los ataúdes no siempre estaban muertos. Cuando se envió a Francia para que descansara a uno de los médicos del hospital agotado por el trabajo, estaba en tal estado de tensión nerviosa que fue necesario encerrarlo en su camarote.

Para los enfermos que no iban al hospital —es decir, para la gran mayoría— el fin solía ser todavía más espantoso. Las acusaciones de que los trabajadores negros que morían eran enterrados en los vertederos —sencillamente, los arrojaban rodando dentro de una zanja y luego los sepultaban bajo varias toneladas de desechos— aparecen en varios relatos y sin duda están basadas en hechos reales.

El siguiente relato, escrito por el corresponsal del *Tribune* que se hospedaba en un hotel de Panamá, es bastante fiable, incluido el episodio del buitre:

> […] sentado en la terraza, ya bien entrada la noche, ves abrirse la puerta de la casita de adobe de enfrente. La mujer de la casa, que tiene como huéspedes a dos o tres empleados de la compañía, se asoma con cuidado a mirar la calle, vuelve a entrar y cuando sale de nuevo arrastra algo por el umbral hasta la estrecha acera y lo deja tirado en la sucia calle. Cuando cierra otra vez la puerta, no hay más ruido que el que producen las olas. […] Pronto aumenta la luz. Un buitre se deja caer perezosamente desde el tejado de la catedral y se encarama sobre algo que hay en la calle. Los contornos se hacen más nítidos. Caminas hasta allí y espantas al pájaro, que vuela resentido hasta su atalaya, y te quedas mirando en el rápido amanecer de los trópicos lo que ayer era un

> hombre, un mes antes, un hombre esperanzado que zarpaba de Le Havre. Ha muerto de fiebre amarilla.

Todas las mañanas partía de Colón un tren funerario del ferrocarril de Panamá en dirección a la Colina del Mono. S. W. Plume recordaba en su memorable testimonio: «En Panamá siempre era igual, entierros, entierros, entierros en dos, tres y hasta cuatro trenes diarios cargados con negros jamaicanos muertos. Nunca había visto nada igual. No importaba que fueran blancos o negros para ver la forma en que morían allí. Morían como animales».

La tasa de enfermedad durante el período de los franceses (frente a la tasa de mortalidad) sería tan imposible de determinar con precisión con los registros que quedan como la tasa de mortalidad; pero era muy grande. Un cálculo conservador realizado después por los médicos estadounidenses señalaba no menos de un tercio de la mano de obra total en todo momento. Así pues, en un año como 1884, cuando había más de diecinueve mil personas trabajando, probablemente seis mil estaban enfermas.

Los médicos de la compañía aconsejaban protegerse del calor del sol y evitar mojarse, que era lo mismo que decirle a un explorador del Ártico que evitara el frío. A los recién llegados se les advertía que se cuidaran del aire nocturno y se les decía que no comieran fruta. Algunos médicos no ocultaban que importaba poco lo que una persona hiciera, comiera o bebiera, y que nadie entendía las causas de las fiebres. Tanto los médicos como los empleados aceptaban con sarcasmo que el único medio seguro era marcharse, abandonar el Istmo lo más rápido posible.

Uno de los muchos que lo hicieron fue el pintor impresionista Paul Gauguin, cuya llegada y partida tuvieron lugar bastante tiempo después, pero cuyos sentimientos sobre la experiencia fueron compartidos por muchísimos otros. Gauguin llegó de Francia con otro joven pintor, Charles Laval, en 1887. Era su primer intento de escapar del ambiente europeo. Su sueño era comprar un pedazo de tierra en Taboga para vivir allí «de los pescados y las frutas, sin comprarlos […] sin preocupación por el día de hoy ni el de mañana», según escribió. Pero cuando llegó a Colón ya no tenía dinero, y, como muchos otros aventureros que acabaron en el Istmo —vagabundos tropicales, se les llamaba—, se puso a trabajar de jornalero en

el canal. (Aunque la inmensa mayoría de los jornaleros eran negros, la compañía contrataba a cualquiera que pareciera apto y dispuesto para trabajar.) Pero manejar el pico todo el día en ese clima sofocante era una prueba durísima. «Tengo que cavar desde las cinco y media de la mañana hasta las seis de la tarde, bajo el sol y bajo las lluvias de los trópicos —le escribía a su esposa—. Por la noche, los mosquitos me devoran.» Su compañero, el pintor Laval, había encontrado la manera de ganar dinero pintando retratos a los directivos de la compañía; pero Gauguin se negó a tomar parte en el negocio, porque solo se vendían retratos hechos «de un modo muy especial y malo».

Muy pronto descubrió que en Taboga, al igual que en cualquier otro sitio cerca del canal, la tierra tenía un precio completamente fuera de su alcance. Se sentía debilitado —envenenado— por el calor húmedo y empezó a sentir una fuerte aversión hacia los panameños. Llegó a ser detenido por orinar en público en la ciudad de Panamá. Su defensa, que la calle no era más que una cloaca abierta, no logró convencer al policía, quien lo condujo a punta de pistola por toda la ciudad para que pagara una multa de una piastra (cuatro francos). A partir de entonces su único deseo fue ganar dinero suficiente para marcharse, y transcurrido un mes ya estaba navegando contento hacia Martinica.

III

Los franceses reconocían que el fondo del problema de salud era su falta de jurisdicción sobre las dos ciudades por las que todo y todos tenían que pasar y donde vivía y trabajaba un número considerable de empleados. Sin la jurisdicción, no podía haber un control sobre la salubridad en Colón ni en Panamá, y tal como estaban las cosas, en ninguna de las dos ciudades existían ni las más elementales condiciones de salubridad. Colón —puerto de entrada para todos los nuevos empleados procedentes de Francia, para los miles de trabajadores que llegaban de Jamaica, para todos los abastecimientos enviados desde Nueva York, y la estación donde todos

tomaba el tren para ir a Panamá y los puntos intermedios— era un lugar inmundo. Comparados con Colón, escribía un periodista francés, los guetos de la Rusia Blanca y los barrios pobres de Toulon o Nápoles parecerían modelos de limpieza. En Colón aún no había alcantarillas propiamente dichas, ni cuartos de baño. Basura, gatos muertos y caballos se arrojaban a las calles y por todas partes pululaban ratas de un tamaño descomunal. Y como se tenía la creencia de que la fiebre amarilla era una enfermedad producida por la suciedad, Colón se consideraba el gran criadero del mal.

Donde los franceses tenían control, el contraste era asombroso. Su ciudad de Christophe-Colomb, pegada a Colón, estaba muy limpia y era tan diferente como si las separaran kilómetros.

Entonces, a comienzos de 1885, surgió la tragedia, tomando a todos por sorpresa y eliminando de un golpe el problema de la salubridad en Colón. El 31 de marzo, con un fuerte viento que soplaba del norte, la ciudad entera quedó envuelta en llamas.

El incendio fue el clímax de lo que habría de conocerse con el nombre de la «Rebelión de Prestán», un breve reinado del terror que se inició con otro suceso sangriento en la ciudad de Panamá, obra del ex presidente Rafael Aizpuru. Aunque a los franceses les había inquietado desde un principio el carácter incendiario de la política panameña —debe recordarse que desde su primer día en el Istmo a De Lesseps le advirtieron sobre la peligrosidad de Aizpuru—, la violencia de lo sucedido los tomó por sorpresa.

Pedro Prestán era un mulato haitiano diminuto con un odio arraigado hacia los extranjeros, y más en especial hacia los hombres blancos y los estadounidenses. Parece que era un sentimiento compartido por Aizpuru, aunque no hay pruebas de que existiera una conexión directa entre ambos. Como en la mayoría de las insurrecciones políticas del Istmo, la situación tuvo su origen en la política de la lejana Bogotá, y era algo complicada. En esencia, esto fue lo que sucedió.

Rafael Núñez, importante figura política durante años, militó primero en las filas de los liberales y luego se pasó a las de los conservadores. Por eso, su elección para ocupar la presidencia de la República de Colombia había provocado brotes de insurrección en diversos lugares del país, incluidos

Cartagena y Buenaventura. Las tropas del Gobierno que se hallaban acuarteladas en el Istmo fueron enviadas precipitadamente a Cartagena y Buenaventura, de suerte que en Colón no quedó más que una reducida tropa de pocos cientos de hombres. La ciudad de Panamá quedó desguarnecida, y esa fue la ocasión que aprovechó Aizpuru, el dirigente liberal que desde hacía tiempo la estaba esperando, para lanzar su «ejército» de unos doscientos cincuenta hombres contra la ciudad. Después de mucha destrucción y pérdidas de vidas, se hizo con el control. Las tropas leales al Gobierno que se hallaban en Colón, al mando de un oficial apellidado Gónima, salieron por tren hacia Panamá para expulsar a los rebeldes. Aizpuru buscó refugio en las colinas, donde se hizo fuerte; pero en Colón, con la partida de Gónima y sus hombres, Prestán entró en acción.

En esta etapa de la lucha, la banda de Prestán probablemente no contaba más que con una docena de hombres descalzos, armados con machetes y, si acaso, una o dos pistolas. Sin embargo, con los franceses por todas partes y una cañonera estadounidense, la *Galena*, anclada en la bahía, se apropió de la prefectura y logró considerables «préstamos» de varios comerciantes de la calle del Frente. Sus acciones fueron muy rápidas y, como todos tuvieron que admitir posteriormente, tenía una extraordinaria habilidad de dirigente. Nadie hizo nada para detenerlo.

La mañana del 29 de marzo llegó al puerto el vapor *Colón* de la Pacific Mail, procedente de Nueva York, con un cargamento de armas de contrabando consignado a «quien reclamara el pedido». Prestán y sus hombres fueron al muelle de la Pacific Mail y exigieron que se les entregaran las armas. Cuando el encargado de la compañía, un estadounidense llamado William Connor, se negó a hacer la entrega, Prestán lo tomó como rehén junto con otros cinco compatriotas: el agente de la naviera, el cónsul de Estados Unidos, el inspector del ferrocarril de Panamá y dos oficiales de la cañonera *Galena*, uno de los cuales fue enviado al barco para advertir a su comandante que ninguno de los rehenes quedaría en libertad hasta que no se le entregaran todas las armas a Prestán. Además, si el comandante estadounidense hacía el intento de desembarcar a sus hombres, Prestán daría la orden de matar no solo a los rehenes, sino a todos los estadounidenses que hubiera en Colón.

El comandante de la cañonera, Theodore F. Kane, se hallaba en una posición muy difícil. La presencia de la cañonera *Galena* en la bahía era una cuestión de rutina (una parte del acuerdo firmado con Colombia en 1846), con instrucciones precisas de no intervenir en los asuntos locales, a no ser con una orden expresa de Washington o en el caso de que la propiedad o los servicios del ferrocarril estuvieran en verdadero peligro. Al otro lado del Istmo, en la bahía de Panamá, se hallaban anclados otros dos navíos de Estados Unidos, el *Shenandoah* y el *Wachusett*, con instrucciones similares.

Pero el cónsul estadounidense se encontraba en una situación mucho más difícil. Como estaba seguro de que Prestán cumpliría sus amenazas, ordenó al agente de la Pacific Mail, un hombre apellidado Dow, que le entregara las armas. En cuanto Prestán lo escuchó, dejó en libertad a los rehenes. Y entonces, antes de que el rebelde se enterara de lo que estaba sucediendo, el comandante Kane hizo que la *Galena* se acercara al muelle, abordó el *Colón* y lo remolcó por la bahía hasta alejarlo lo suficiente para que quedara fuera del alcance de los insurrectos. Prestán, enfurecido, volvió a tomar como prisioneros a Connor y a Dow. Así estaban las cosas al caer la noche.

Con las primeras luces del día siguiente, el comandante Kane hizo desembarcar a un centenar de sus hombres. Sin embargo, para irritación de los directivos franceses y los estadounidenses del ferrocarril, preocupados por lo que pudiera suceder a sus propiedades, se negó a capturar a Prestán o a intervenir de ninguna forma. Para entonces, las fuerzas de Prestán habían aumentado a varios cientos de hombres. Las noticias de los acontecimientos llegaron a la ciudad de Panamá, y esa misma noche las tropas de Gónima tomaron el tren para regresar.

Para evitar una batalla campal en Colón, el inspector de los ferrocarriles, George Burt, requirió que Gónima desembarcara con sus tropas en la Colina del Mono. Así pues, antes de que amaneciera el 31 de marzo, llevando consigo a Connor y a Dow como escudos, Prestán y sus hombres avanzaron sobre dicho enclave. Allí, durante casi una hora, se libró una batalla salvaje a ambos lados de la vía del tren, en el curso de la cual los dos rehenes estadounidenses se las arreglaron para escapar a la

selva. Entonces, Prestán emprendió la huida y al llegar a Colón prendió fuego a la ciudad. En pocas horas no quedaba de ella más que montones de cenizas humeantes. Solamente se salvaron los edificios de ladrillo de las oficinas del ferrocarril, los de la línea de vapores, la iglesia de piedra y una franja de casas a lo largo de la playa. Murieron dieciocho personas y tal vez más de ocho mil quedaron sin techo.

El movimiento de vaivén de los conflictos continuó. Mientras Prestán era derrotado en la Colina del Mono, Aizpuru volvía a atacar la ciudad de Panamá, causando otras veinticinco muertes. De nuevo triunfante, se declaró la autoridad suprema de Panamá.

El cónsul George Burt, desesperado, pidió a los oficiales de Marina que hicieran algo. Declaró que los hombres de Aizpuru habían estado manipulando las agujas de las vías del ferrocarril y que habían abordado y saqueado un tren. Prestán había causado destrozos en un tramo de las vías, cortado las líneas del telégrafo y provocado el descarrilamiento de una locomotora. Por todo ello, los oficiales ordenaron el desembarco de los hombres del *Shenandoah* y del *Wachusett*, con lo que rápidamente se restableció el orden a lo largo de las vías férreas. El 10 de abril llegaron a Colón el *Tennessee* y el *Swatana*, al mando del vicealmirante James Jouett, con un batallón de la Infantería de Marina.

En la ciudad de Panamá, una gran multitud se congregó en la Plaza de la Catedral para presenciar el desfile de los *marines* estadounidenses con sus flamantes uniformes y tirando de un cañón Gatling sobre sus grandes ruedas. Solo hubo un momento de conmoción cuando estalló una pelea entre algunos de los ciudadanos. Entonces, los estadounidenses colocaron su cañón en una esquina de la plaza, lo levantaron de tal manera que la granada pasara por encima de las azoteas de los edificios y dispararon. En cuestión de segundos, la plaza quedó vacía.

Las tropas cruzaron el Istmo en improvisados carros blindados; eran las plataformas abiertas, pero ahora protegidas por gruesas láminas de acero y armadas con más cañones Gatling. Los guardiamarinas, con sus cascos blancos para protegerse del sol, se apostaron en el puente de Barbacoas y la localidad de Matachín; pero no volvió a ocurrir ningún disturbio a lo largo de las vías. Las tropas del Gobierno hicieron una redada en Colón,

atraparon a cincuenta y ocho personas, las sometieron a un juicio sumarísimo por traición y las fusilaron. Más tarde se afirmó que muchos eran inocentes.

En la ciudad de Panamá, Aizpuru declaraba que contaba con las fuerzas suficientes para mantener el orden por sí mismo, pero los estadounidenses hicieron caso omiso de sus invitaciones para que acudieran al palacio de gobierno a conferenciar con él. Después prometió declarar independiente a Panamá si Estados Unidos reconocía a su gobierno, mas tampoco esta oferta obtuvo respuesta. «No debe usted desempeñar ningún papel en los desórdenes políticos o sociales que se produzcan en Colombia —decían las instrucciones explícitas enviadas al vicealmirante Jouett en un telegrama que recibió antes del desembarco—, y entre sus estrictas obligaciones estará la de evitar que su presencia en el Istmo provoque irritaciones o enemistades.» El vicealmirante tendría que proteger los intereses de Estados Unidos sin afrentar la soberanía de Colombia.

El 24 de abril, Aizpuru se reunió con los oficiales estadounidenses en el hotel Central y les presentó su rendición. Poco después llegaron por barco más tropas colombianas y al cabo de una semana la mayoría de las fuerzas estadounidenses se habían retirado del Istmo.

Prestán, que había huido a la selva después de incendiar Colón, fue capturado y llevado al puerto para esperar su juicio en la cárcel. La ingrata tarea de retirar los escombros, atender a los heridos y a los que se habían quedado sin casa, el esfuerzo para reconstruir Colón desde sus cimientos —una tarea que se iba a llevar a cabo con increíble rapidez—, recayó en buena parte en los responsables estadounidenses del ferrocarril.

La compañía del canal no había sufrido daños de consideración. La ciudad francesa de Christophe-Colomb, a pesar de estar pegada a Colón, quedó intacta. Durante el breve dominio de Aizpuru, el populacho invadió el camino al hospital de Ancón, pero la hermana Marie tomó una sombrilla grande, se recogió las faldas del hábito y salió para hacerle frente a las puertas del hospital: «Escúchenme —dijo—. Algún día estarán enfermos, y si nos molestan ahora, ¿creen que los vamos a recibir cuando vengan al hospital? ¡No! ¡Vale más que se vayan!» Y todos se marcharon por donde habían venido.

Dingler informó a París: «Nuestra tarea sigue adelante de la forma acostumbrada». Pero las rebeliones produjeron sus efectos en la empresa francesa, y algunos fueron muy serios. En La Culebra, las tropas del Gobierno irrumpieron en un campamento de la compañía y asesinaron a numerosos jamaicanos, alegando que los trabajadores negros habían hecho fuego primero contra ellos. Estalló un feroz tumulto entre los trabajadores negros, se perdieron más vidas y cientos de hombres dejaron el trabajo y tomaron el primer barco rumbo a Kingston, donde desde entonces la compañía tropezaría con muchas dificultades para reclutar trabajadores.

En lo que se refiere a las causas de lo que había sucedido, los franceses y los estadounidenses estaban de acuerdo. El comandante Kane podía haber evitado toda la tragedia si hubiera arrestado a Prestán la mañana en que comenzó su revuelta; pero eso era algo que el prudente comandante Kane entendía que no tenía derecho a hacer.

A su debido tiempo, Prestán y Aizpuru tuvieron su castigo. Vestido con traje negro y sombrero de bombín, Prestán y su escolta marcharon sobre las vías por la calle del Frente y allí mismo fue ahorcado, a la vista de la mayor multitud congregada en Colón. Aizpuru fue más afortunado. Se le envió a Bogotá para ser juzgado y se le condenó a pagar una multa y a pasar diez años en el exilio.

En el campo de la política volvió a reinar la calma. Pasaron las crisis, al parecer, sin mayores consecuencias. Pero en realidad las rebeliones en Panamá y otras provincias señalaron el inicio de un período crítico en Colombia. Las repercusiones de largo alcance fueron considerables. Para consolidar su posición, el presidente Núñez proclamaría una nueva Constitución por la que todos los poderes se concentraban en Bogotá. De allí en adelante, las nueve provincias de Colombia, incluida Panamá, quedarían bajo el mando del gobernador nombrado por el Gobierno federal de Bogotá.

Como el tiempo demostraría, también fue importante la presencia durante todo lo que había sucedido en el Istmo de tres observadores cuyos papeles personales fueron relativamente menores, pero que no olvidarían lo que vieron ni las lecciones que extrajeron. Uno de ellos era Philippe Bunau-Varilla. Otro era el doctor Manuel Amador Guerrero, un médico empleado

por el ferrocarril. El tercero era el capitán Alfred Thayer Mahan, del navío *Wachusett*, que había desembarcado con uno de los guardiamarinas para proteger el ferrocarril.

Lo que más impresionó a Bunau-Varilla y al doctor Amador Guerrero fue el cariz que tomaron los hechos por la simple presencia de la fuerza naval estadounidense. Durante el curso de los acontecimientos, en la mente de todos habían estado esos barcos y la cuestión de lo que sus comandantes podrían o no hacer ante los conflictos que se desarrollaban en tierra. Y apenas unos meses más tarde, el capitán Mahan, nombrado profesor del War College de Newport (Rhode Island), comenzaría a dar una serie de conferencias sobre la influencia del poder marítimo.

Luego las cosas comenzaron a desmoronarse. En las oficinas que daban a la plaza, con sus últimas reservas de energía casi agotadas, Jules Dingler se había convertido en un ser irritable que trataba con tanta dureza y descortesía a su personal que varias personas que ocupaban puestos clave, incluido un jefe de división, presentaron su renuncia. A finales de agosto, próximo al derrumbe físico y moral, el propio Dingler se rindió y se embarcó hacia Francia como un hombre solitario y vencido. Había dejado a toda su familia sepultada en Panamá. Jamás regresaría.

Su puesto lo ocupó Maurice Hutin, que era el siguiente en la lista. Pero también estaba enfermo y fatigado, y un mes después renunció. Ya solo quedaba Bunau-Varilla. Así pues, al año de haber llegado al Istmo, a los veintisiete años, se encontró a la cabeza de toda la empresa. Durante los meses siguientes, hasta que fue nombrado otro director general, rara vez pudo dormir más de dos horas.

Se trasladó al despacho de Dingler con la firme determinación, como declaró más tarde, de llegar a ser todo lo que De Lesseps había sido en Suez. «Las energías del hombre reciben un impulso espontáneo cuando encuentran a un jefe inspirado por la absoluta confianza en el triunfo de una empresa muy difícil —afirmaría más adelante en uno de sus libros—. Los que trabajan con él ocupan su lugar preciso, en orden, como las partículas de hierro alrededor del polo de un poderoso imán.» Cuando el nuevo cónsul

general de Francia entró en su despacho para conocerlo y expresó su sorpresa al encontrarse con un hombre tan joven en una posición de tan amplias responsabilidades, Bunau-Varilla repuso que el nuevo cónsul general debía aprender a juzgar a los hombres según su capacidad y no su edad.

Pero se había extendido un sentimiento de amargura entre el personal de la empresa. La sensación del fracaso estaba en el aire y la gente buscaba a alguien a quien culpar. El teniente William Kimball, oficial del *Tennessee* que acompañó a Bunau-Varilla en una gira de inspección por las obras, escribió que se percibía una creciente desconfianza hacia los estadounidenses. Bunau-Varilla seguía siendo cortés, señalaba Kimball, pero muchos otros directivos franceses no se esforzaban por disimular sus sentimientos. Ya no se quería maquinaria, contratistas ni técnicos estadounidenses. Los mecánicos franceses acusaban a sus colegas estadounidenses de tratar de sabotear el equipo con el fin de detener el trabajo para que así Estados Unidos pudiera hacerse cargo del proyecto. El teniente de navío Kimball atribuía esos rumores a la depresión causada por la malaria.

Sus observaciones figuraban en un informe especial y secreto transmitido al jefe de la Oficina de Navegación de Washington. Era un documento muy interesante. Consideraba que no se había realizado más de una décima parte del trabajo, una valoración muy precisa, según se pudo comprobar después. «Constantemente surgen descomunales dificultades imprevistas y penosas, al parecer, insuperables.» En Paraíso vio un deslizamiento tan grande que cayó entero, con la hierba que crecía en la parte superior intacta, y con tanta fuerza que abarcó toda la amplitud del corte.

Los servicios del hospital, que ya eran muy extensos, no bastaban. Los precios de los alimentos eran muy altos. Los trabajadores, negros y blancos, temían que hubiera más violencia política. Los negros abandonaban su trabajo sin dar tiempo a que se los pudiera reemplazar y se marchaban a su casa a gastar el dinero «antes de que los matara el maldito clima». Pero Kimball subrayaba que la pérdida de vidas humanas no era un motivo

disuasorio en sí mismo. El dinero era lo que contaba. La vida humana «siempre era barata».

7
LA CAÍDA

«Fiel a mi pasado, cuando tratan de detenerme, yo prosigo.»

FERDINAND DE LESSEPS

I

El 23 de abril de 1885, tres semanas después de llegar a París las noticias sobre el incendio de Colón, Ferdinand de Lesseps recibió la toga verde de la Académie Française. En el pequeño salón de ceremonias, bajo la gran cúpula del venerable instituto y con toda la solemnidad tradicional, obtuvo el máximo honor de la sociedad francesa. Desde aquel momento podía contarse entre los cuarenta «Inmortales», los elegidos de los elegidos.

Se afirma que «muy rara vez se había reunido esa galaxia de celebridades» y que De Lesseps habló ante ellos con el tono de un general victorioso en la batalla. Nunca fueron fáciles las grandes tareas, declaró. En este mundo nada era fácil, y mucho menos las cosas útiles. Había que esperar encontrarse con escépticos, vaticinadores de fatalidades y asesinos del temperamento. Siempre había existido el mal en el mundo. «Reza el proverbio árabe: “Ladran los perros, pero la caravana pasa”. Yo paso y sigo adelante.»

Pero hasta aquel momento glorioso apenas se habían oído los ladridos de los perros. En los círculos financieros se hablaba constantemente sobre las sumas enormes que había gastado Jules Dingler, y la diatriba de Henri

Maréchal había dado origen a una oleada de rumores y murmuraciones; pero ninguna de las publicaciones más influyentes de Francia, ninguno de los personajes de importancia, había dicho hasta el momento una sola palabra despectiva.

La popularidad de De Lesseps parecía invulnerable, como siempre. Aunque las acciones de Panamá habían comenzado a bajar notablemente en la Bolsa de Valores y a pesar de que el crédito de la compañía se había puesto en entredicho por primera vez, la mayoría de los pequeños accionistas se mostraban decididos a conservar sus títulos. En la reunión anual de los accionistas en julio, De Lesseps fue vitoreado una y otra vez; y como si fuera un personaje de Shakespeare, proporcionó a su auditorio visiones de la heroica conquista que se libraba dentro del exótico marco de la distante selva. Todos eran soldados de la misma cruzada, todos eran uno en este enorme trabajo, benéfico para la humanidad y terriblemente difícil. El triunfo de los ingenieros —*sus* ingenieros— era real; más de la mitad de la tarea estaba terminada: «los esfuerzos que hasta ahora se han hecho pueden considerarse más de la mitad de los esfuerzos necesarios», fueron sus palabras exactas, lo cual era una ficción absoluta. (Solo se había excavado la décima parte del canal, tal como había calculado el oficial estadounidense Kimball.)

También dijo que la fecha de finalización se había retrasado ligeramente y que la estimación original del coste en 1.200 millones de francos, según estableció el congreso de París, se estaba asumiendo. Pero esos anuncios no se pusieron en tela de juicio. Nadie cuestionó nada de lo que dijo. Cuando una de las personas pidió una investigación formal sobre la administración de la compañía, no hubo nadie en todo el salón que secundara la propuesta.

Fue más tarde, durante el verano, cuando comenzaron a escucharse con más fuerza los rumores de fracaso. El prestigioso comentarista financiero Paul Leroy-Beaulieue, del que se sabía que era un viejo amigo de De Lesseps, advirtió en el *Économiste Français* del 8 de agosto que, de no reorganizarse radicalmente la compañía del canal, «veremos muy pronto el más terrible desastre financiero del siglo XIX». Entre otros periódicos extranjeros, el *Tribune* de Nueva York insistía en llamar al canal «la especulación colosal del gato montés» y se lamentaba de que los pobres

accionistas se encontraran en la imposibilidad de ir a ver por sí mismos la verdad.

El ataque más fuerte lo lanzó el *Financial News* de Londres en una serie de artículos escritos por J. C. Rodríguez, el periodista estadounidense que había cambiado radicalmente de opinión desde su gira por Panamá, cinco años atrás. Al igual que De Lesseps, Rodríguez no había vuelto a Panamá en ese período. Tampoco se había molestado en hablar con alguien relacionado con el canal o que tuviese un conocimiento de primera mano sobre la situación allí o en las oficinas de la Rue Caumartin. En realidad, los artículos no contenían ninguna información nueva. Pero repasando las observaciones publicadas por otros periodistas, examinando lo que De Lesseps y la prensa francesa decían de un año a otro, destacando todo lo que no había dicho la compañía sobre los datos firmes que recibía respecto al coste y el volumen de la excavación realizada (y no la que se había previsto), consiguió presentar un panorama verdaderamente descorazonador en todos sus aspectos. Sostenía que si los periódicos franceses le daban a De Lesseps su apoyo incondicional era porque los editores y reporteros se habían vendido al mejor postor. Esa era quizá la décima vez que aparecía impresa la misma acusación durante el último año, pero, como los demás que la habían formulado, Rodríguez carecía de pruebas o testimonios para respaldarla.

Había tomado sus datos del *Bulletin*, de las cartas de De Lesseps a los accionistas, de las declaraciones públicas y demás. Se mostró que la supuesta fecha para la terminación de la obra había sido una fantasía desde el principio, al igual que todas las cifras previstas de coste. Después de cinco años, no existía aún un plano para la presa sobre el Chagres. El canal estaba destinado al fracaso porque la compañía iba a pique. La empresa se desharía en París, no en el Istmo, y su ruina solo era cuestión de tiempo. «Todo el asunto es una patraña, y lo ha sido desde el principio.»

En octubre, mientras los artículos se publicaban en Estados Unidos en forma de libro, las acciones de Panamá descendieron al nivel de 364 francos. Después, en la primera semana de diciembre, un norte violentísimo barrió el Caribe y azotó a Colón, destrozando dieciocho barcos contra la costa y destruyendo buena parte de las instalaciones del puerto. Perecieron

cincuenta marineros. Cayeron aguaceros torrenciales y el Chagres, que creció más de nueve metros en pocas horas, inundó varios kilómetros de vías y excavaciones del canal. Los trenes no podían pasar. Para inspeccionar la línea tras la tormenta, Philippe Bunau-Varilla tuvo que hacer la mayor parte del recorrido en canoa. Después escribiría que pasó entre árboles medio sumergidos, cuyas copas estaban negras por los millones de tarántulas que se habían encaramado allí para salvarse.

Puede imaginarse el efecto que semejantes noticias produjeron entre los escépticos. Sin embargo, De Lesseps, optimista como siempre, recordó a todo el mundo que no había pasado un año en Suez sin que hubiera una crisis. A la empresa de Suez se le habían dirigido los mismos calificativos; y a él también. La caravana pasaría adelante.

En mayo había hablado por primera vez sobre bonos de lotería para garantizar el canal. Y en la reunión de los accionistas en julio pidió y obtuvo un voto de confianza. Ahora habló un poco más. Los bonos del canal se venderían junto con boletos numerados, algunos de los cuales, los ganadores, recibirían grandes premios en efectivo. Durante el último año del canal de Suez, cuando no se obtuvieron los fondos necesarios para terminar la obra mediante una emisión de bonos ordinarios, la creación de una lotería como esta había salvado al canal. Además, esos mismos bonos valían ahora casi el doble de su precio original. Para «terminar pronto» en Panamá, afirmó De Lesseps, se necesitaban 600 millones de francos más. Lo único que hacía falta era la autorización del Gobierno para una emisión de lotería. Así pues, cuando el verano cedió paso al otoño, la Cámara de Diputados quedó inundada con las peticiones firmadas por miles de accionistas del canal de Panamá, una magnífica y espontánea manifestación de confianza, declaró Ferdinand Martin, el banquero de Nyons que inició la campaña. Al mismo tiempo, para evitar cualquier posible desconfianza sobre la situación en el Istmo, De Lesseps declaró que él mismo iría de nuevo para ver cómo andaban las cosas.

Impresionados por la marejada de peticiones, los diputados de la Cámara formaron una comisión para que estudiara la proposición de la lotería y se eligió a un destacado ingeniero civil, Armand Rousseau, para que fuera a Panamá e informara a la comisión. Rousseau partió antes de que

lo hiciera De Lesseps. No se sabe si lo hizo deliberadamente para evitar la influencia persuasiva del anciano, pero el caso es que embarcó en el *Lafayette* al mismo tiempo que Charles, quien acompañaba al nuevo director general, Léon Boyer, de treinta y cinco años, para ocupar el lugar de Philippe Bunau-Varilla.

Mientras tanto, este había decidido presentar su renuncia a la compañía del canal, pero se quedaría en Panamá como empleado de un contratista particular, al frente de la principal excavación en La Culebra.

Cuando partió para esta segunda gira por el Istmo —su primera inspección personal a las obras del canal de Panamá—, Ferdinand de Lesseps había cumplido los ochenta años. Para millares de accionistas seguía siendo el número clave de la ecuación, más importante que los precios de las acciones o las estadísticas de las excavaciones. No tenían puesta su confianza en una compañía, ni en un canal que cruzara el istmo de Panamá, sino en un ser humano al que consideraban excepcional. Para ellos, aquel hombre era *la grande entreprise*. Así pues, dicho en pocas palabras, la cuestión era cuánto tiempo más podría durar y actuar ese ser mortal.

En ese viaje se hizo acompañar de un gran cortejo de personalidades, de asesores técnicos, de altos funcionarios de la compañía y de invitados especiales (los delegados de por lo menos seis cámaras de comercio de Francia, un ingeniero alemán, un diplomático italiano y un almirante de la Marina Real británica, el duque de Sutherland), y todos viajaban a expensas de la compañía. Su mujer y sus hijos permanecieron en París. Como dato interesante se debe señalar que en aquel segundo viaje no figuraba ninguno de los que fueron en la primera expedición. Bionne y Blanchet habían muerto; De Lesseps y el teniente Wyse no se dirigían la palabra desde hacía años; también habían fallecido Jacob Dirks, el coronel Totten y Trenor Park.

Al final, cuando todo estaba en ruinas, muy pocos admiraron a De Lesseps por haber hecho un esfuerzo como ese viaje. Visto en retrospectiva, la confianza ciega parecería casi maniática y patética. Se olvidaría su grandeza en muchos aspectos. Solo se ensalzaría al hombre de épocas anteriores, al héroe de Suez. Sin embargo, entre todas las realizaciones de su larga y brillante carrera, ninguna se podría comparar con aquel

sobrehumano esfuerzo final para triunfar en Panamá. La estrella que caía seguía resplandeciendo.

Llegaron a Colón el 17 de febrero, pocos días después de que Armand Rousseau, cumplida su misión de estudio, emprendiera el viaje de regreso a Francia. Aquella vez solo permanecieron dos semanas en el Istmo, y las actividades que se proponía desarrollar De Lesseps eran las mismas que seis años antes: servir de inspiración para el trabajo, infundir valor y confianza, y atraer la atención sobre sí mismo. Todo esto lo consiguió con creces una vez más. Entre el ejército de trabajadores dispersos por el Istmo, reunió muchedumbres que lo aclamaban como lo habían hecho las de Egipto. Para los miles de trabajadores, la sola presencia de De Lesseps era electrizante. Uno de los ingenieros, en un discurso de bienvenida, le dijo: «Para nosotros usted es el jefe venerado en torno al cual nos reunimos, siempre dispuestos al sacrificio, incluso de nuestras vidas, para asegurarle el triunfo en su glorioso trabajo».

De Lesseps respondió: «Si puedo contar con corazones generosos y espíritus recios como los vuestros, todo es posible».

De nuevo había escogido la estación seca. Como la vez anterior, aparecía bajo la brillante luz del sol. En una de las giras de inspección apareció montado a caballo. «El señor De Lesseps —informaba uno de los miembros del grupo—, infatigable como siempre, cabalgaba al frente de la caravana. En La Culebra, lo vi subir al galope por la cuesta de la colina entre las aclamaciones aprobatorias de los trabajadores negros y blancos, asombrados todos frente a aquella muestra de ardor juvenil.» Pocos años después, los jóvenes ingenieros estadounidenses, descansando cómodamente en los sillones del club, escucharían los relatos de los viejos panameños sobre las cabalgatas de De Lesseps, ataviado con un manto ondeante de vivos colores, «como un monarca oriental».

Hubo desfiles y fuegos artificiales en la ciudad de Panamá. En la plaza se levantó un arco de triunfo con una leyenda que decía: «Gloria al genio del siglo XIX». Las niñas le ofrecían ramilletes de flores. Dio charlas e hizo

brindis. Asistió a banquetes que hubieran matado a muchos hombres de su edad. Bailó toda la noche en la gran fiesta que se organizó en su honor.

Su alojamiento en la parte del Atlántico era una casa enorme con vistas al mar, construida especialmente para él en Christophe-Colomb y que desde entonces se conoció con el nombre de palacio De Lesseps. En la ciudad de Panamá se hospedaba en el palacio arzobispal, donde contaba con un guardián frente a su puerta, un gran perro al que llamaban *Bravo*, que era un ejemplar local de raza y origen desconocidos que había estado unido a Dingler años atrás, luego a Hutin, después a Bunau-Varilla y más recientemente a Charles de Lesseps.

Por las mañanas, durante largas horas, mientras una ruidosa muchedumbre llenaba la plaza, conferenciaba con los ingenieros en las oficinas de la compañía. Visitaba los hospitales, los talleres de maquinaria y los campamentos de trabajo. Bunau-Varilla hizo estallar una enorme carga de dinamita en su honor y luego le obsequió con cierta solemnidad un pedacito de roca, diciéndole que era «la milésima parte de la millonésima parte del pequeño monte que había visto volar por los aires». Más tarde, y sin tanta ceremonia, De Lesseps hizo entrega del pedacito de roca a la Académie des Sciences.

A Bunau-Varilla se le tenía siempre a mano para que respondiera a todas las preguntas técnicas. También Charles estaba cerca. Era un hombre «muy capaz y de claro entendimiento», señaló John Bigelow, un emisario de la Cámara de Comercio de Nueva York que se había unido al grupo. Desde entonces se entabló entre Bigelow y Bunau-Varilla una amistad que habría de durar toda la vida.

En general, el viaje fue una excelente exhibición. Se restableció la moral en el Istmo hasta un grado que nadie hubiera creído posible. Boyer, el nuevo director general, ocupó su puesto. Los miembros del grupo disfrutaron de la estancia, con excepción de Bigelow, que tuvo un ligero malestar y pensó que se estaba muriendo de fiebre amarilla. De Lesseps no cabía en sí de gozo. Cuando llegó el momento de partir, todos (contando también a Bigelow) se hallaban en perfecto estado de salud.

Parece que el único que no estaba satisfecho era Philippe Bunau-Varilla, cuya dedicación al trabajo no era menor por haber sido relevado del mando,

pero que se sentía desairado por *Le Grand Français*. En el curso de sus conversaciones privadas, De Lesseps no había escatimado alabanzas ni manifestaciones de gratitud por todo lo que el joven había hecho, pero en público no dijo una palabra sobre el particular. «Si se rendía homenaje a cualquier otra persona que no fuera él, parecía robarle un rayo a su corona de gloria», escribiría años más tarde Bunau-Varilla, todavía resentido.

Cuando volvieron a Francia, los delegados de las cámaras de comercio francesas expresaron su confianza incondicional. Estaba fuera de toda duda que el canal se podía construir, siempre y cuando De Lesseps contara con los fondos necesarios (siempre y cuando el Gobierno le permitiera hacer su lotería). También Bigelow, en una valoración extensa, detallada y completamente imparcial, llegó a la conclusión de que el canal podría y debería hacerse, por la sencilla razón de que «se había gastado ya una proporción tan grande del coste total que resultaría igual de caro retroceder que avanzar». A Bigelow le había parecido muy molesto el calor y le preocupaba profundamente el gran número de vidas que se habían perdido, una cuestión que apenas se mencionó durante la gira. Pero, al igual que el teniente Kimball, llegó a la conclusión de que la cuestión del coste era la crucial y la que no tenía respuesta; y no se trataba simplemente del coste de la construcción —y sobre eso, cualquier cifra que se ofreciera, aunque la hubieran calculado los ingenieros más experimentados, no pasaría de ser una simple conjetura—, sino del coste del mismo dinero. «Hasta que no se tenga asegurado el dinero y no se conozca en firme el coste de obtenerlo, dar una cifra sería como predecir en qué dirección soplará el viento el próximo día de Navidad en San Petersburgo.»

Bigelow era una figura prominente, además de muy inteligente y observador; antiguo copropietario (junto con William Cullen Bryant) del *Evening Post* de Nueva York, ministro de Estados Unidos en Francia, abogado y erudito. Se había tomado muy en serio su gira por Panamá y preparó por adelantado largas listas de preguntas para formularlas a los ingenieros franceses. Pero lo que más le impresionó fue la magnitud del esfuerzo realizado por los franceses, y esa impresión, al igual que un mal presentimiento, pueden leerse entre líneas a lo largo de todo su informe. Afirmaba que la empresa no tenía paralelo en la historia. Los

estadounidenses no habían sabido apreciar debidamente lo que los franceses intentaban hacer. En cierta ocasión, y para su sorpresa, Charles le dijo que Estados Unidos tendría que acabar asumiendo el control financiero, como había hecho Inglaterra en Suez. Había sido una observación confidencial —cabe imaginar que realizada con tristeza— y Bigelow solo habló de ella en su diario. Pero en su informe, publicado mucho antes que cualesquiera de las teorías del capitán Mahan, Bigelow sí escribió que cuando se completara la construcción del canal, de la forma que fuera, Estados Unidos sería el más beneficiado, «puesto que el canal le aseguraría para siempre una indiscutible posición ventajosa en la inevitable competencia de las naciones por la supremacía en los mares».

Tan pronto como De Lesseps llegó a París, hizo la predecible profesión de fe en la pronta terminación de los trabajos. Pero de inmediato, sin cambiar el tono de voz y con tanto optimismo como si anunciara un giro favorable en los acontecimientos, admitió que la de Panamá era una empresa mucho más difícil que la de Suez, diez veces más difícil.

El 29 de marzo, en una entrevista concedida a Emily Crawford, corresponsal del *Daily News* de Londres, declaró además que por fin había quedado resuelto el complicado asunto del río Chagres: «hemos cambiado todo el curso del río y lo hemos obligado a correr por el otro lado de las montañas». Es indudable que quería decir que se había cambiado el curso del río sobre el papel, pues así se había hecho, y había comenzado la excavación real para construir un gran canal de desvío. Pero no era esa la impresión que dejaba la lectura del artículo de la señora Crawford, el cual, como ella misma señalaba en la conclusión, había sido leído y aceptado por el propio De Lesseps antes de su publicación. La clara impresión que dejaba era que el río ya no se interponía, que había sido colocado en otro lugar fuera del camino y, de este modo, el éxito estaba asegurado.

Mientras tanto, cuando el Gobierno y toda Francia esperaban el otro pronóstico, el de Armand Rousseau, la compañía del canal tenía dificultades para pagar sus cuentas, pese a la nueva emisión de bonos ordinarios.

El informe de Rousseau apareció en mayo, y para la opinión pública francesa, acostumbrada al respaldo constante que recibía el canal en la prensa, y para los accionistas, muy fortalecidos por el *Bulletin* y por el mismo De Lesseps, su repercusión fue considerable. Rousseau, antiguo *chef des Ponts et Chaussées*, gozaba de una reputación magnífica y sus opiniones se consideraron completamente francas.

Había llegado a la conclusión de que era impensable abandonar el canal. Eso sería un desastre, no solo para los millares de accionistas, sino también para el prestigio de Francia. Si la actual compañía abandonaba la obra, otra compañía extranjera —no se mencionaba ninguna— se haría cargo de la empresa. Por lo tanto, el Gobierno debería proporcionar alguna ayuda moral a la compañía. Él estaba a favor de la lotería. Pero luego venían los asuntos cruciales. Era posible terminar la construcción del canal; sin embargo, hacerlo con los recursos previstos y en el tiempo anunciado parecía muy poco probable, a menos que la compañía accediera de inmediato a modificar radicalmente sus planes. No especificaba lo que se debería hacer porque creía que no era la persona indicada para hacerlo. Pero quedaba poca duda respecto a lo que pensaba. La única modificación radical posible era la de renunciar a la construcción de un canal a nivel del mar antes de que fuera demasiado tarde.

En suma, decía que las esperanzas alimentadas por Ferdinand de Lesseps carecían de fundamento en cuanto a tiempo, dinero y, lo más importante, el canal que le había estado vendiendo al pueblo francés durante todos esos años. El canal *à niveau* había sido el axioma de la noción de De Lesseps desde antes de celebrarse el congreso de París. Esa había sido la razón por la que eligió Panamá. Así pues, era muy fácil extraer del informe la sombría e inquietante conclusión de que todo el plan había sido un error colosal desde el principio.

En rápida sucesión se dieron a conocer otras dos opiniones, ambas solicitadas por la compañía del canal. La primera procedía de otro muy

respetable ingeniero, un hombre llamado Jacquet, cuya franqueza fue muy valiente en vista de la situación y del estado de ánimo de quienes pagaban sus servicios. Después de inspeccionar las obras, declaró que la construcción de un canal al nivel del mar era inalcanzable e instaba a que se construyera un canal con esclusas en el mismo corte.

La segunda opinión, enviada desde Colón, estaba escrita por el director general Boyer, a quien Bunau-Varilla recordaría como uno de los mejor dotados hijos de Francia. Boyer había llevado a sesenta ingenieros de Francia. A los pocos meses, casi todos estaban enfermos, desmoralizados o muertos. Más tarde, una o dos semanas después de que su informe llegara a París, se dio la noticia de que también Boyer había muerto, una víctima más de la fiebre amarilla.

Su informe era el más inquietante, puesto que hablaba como el técnico de más alto rango de la compañía. Al igual que Rousseau y Jacquet, consideraba imposible la construcción del canal al nivel del mar dentro de los límites de tiempo y dinero disponibles. No tuvo necesidad de pasar más que unos cuantos días sobre el terreno para llegar a esta conclusión.

Charles sabía que su padre tendría que ceder, pero, aunque se diera cuenta, jamás lo reconocería en público. Por el contrario, seguía insistiendo en que debía ser un canal al nivel del mar —un «gran Bósforo oceánico» era su expresión favorita—, afirmando que podía quedar terminado en tres años más. Su voluntad era de acero. Todos los críticos eran enemigos. Nunca se sabrá cuáles eran sus temores secretos, ni cuáles las premoniciones de desastre que lo acosaban en sus horas de soledad. Pero sin duda disponía de todos los datos, y la verdad de la situación era clara como la luz del día: en el quinto año de excavaciones, los contratistas no habían logrado extraer más que un cuarto del volumen de la excavación total calculada por Dingler.

El ministro de Obras Públicas, Charles Baïhaut, instó a que se aprobara sin demora la lotería, pero con la nube del Informe Rousseau suspendida sobre sus cabezas, los diputados de una nueva comisión especial para la lotería votaron posponer la cuestión y solicitaron una auditoría sobre las cuentas de la compañía del canal. De Lesseps se sintió ultrajado y se negó a colaborar. Además, pidió que se retirara su solicitud para que se autorizara

la lotería. «He sido postergado y yo no acepto ninguna postergación —decía en una carta a los accionistas—. Fiel a mi pasado, cuando tratan de detenerme, yo prosigo […]. Tengo plena confianza en que todos juntos superaremos los obstáculos y en que vosotros proseguiréis conmigo.»

Pero no había descartado de sus planes la idea de la lotería, a pesar de sus palabras desafiantes. Su siguiente movimiento fue lanzar otra emisión de bonos ordinarios, y aunque los resultados fueron bastante respetables —se vendió el 90 por 100 de lo que se ofrecía—, la compañía seguía pagando mucho para obtener demasiado poco. Se estaba convirtiendo en una tendencia peligrosa y costosa. En total, la compañía estaba pagando entonces la suma descomunal de 750 millones de francos (15 millones de dólares) de interés anual por el dinero que había pedido prestado.

París estaba lleno de declaraciones y rumores contradictorios procedentes de la Bolsa de Valores, de las oficinas de la Rue Caumartin o de las oficinas del Canal de Suez, a la vuelta de la esquina, donde De Lesseps pasaba todavía varias horas de su jornada. Philippe Bunau-Varilla, que se hallaba en París desde la primavera, charlaba con los visitantes estadounidenses sobre el mucho dinero que lo respaldaba, afirmando que ya tenía bien meditado un nuevo concepto que revolucionaría el trabajo y salvaría el canal. Había regresado de Panamá después de haber estado a punto de morir por un ataque de la fiebre amarilla, cuando ya había renunciado a su puesto en la compañía y estaba al frente de la reorganizada Artigue, Sonderegger et Compagnie, que era la contratista en La Culebra.

Pero otros hablaban de la renuncia del secretario general de la compañía del canal, Étienne Martin, porque consideraba que el contrato con Artigue y Sonderegger resultaba «ultrajantemente ventajoso» para dicha compañía. Martin fue reemplazado por Marius Fontane, el agente de publicidad de la compañía del canal. Para cada rumor sobre el fracaso y la bancarrota surgía otro, siempre de fuentes autorizadas, afirmando que el Gobierno estaba decidido a rescatar el canal a cualquier precio y que el «gran poder secreto» de la compañía era su influencia política. Se señalaba, por ejemplo, que el ministro de Obras Públicas, Baïhaut, que había presentado el proyecto de ley de la lotería, reiteraba su apoyo sin hacer caso de la conclusión a la que pudiera llegar Rousseau. Baïhaut, a quien se conocía como «el hombre de la

bella esposa», era un moralista riguroso (un dirigente de la Sociedad para la Propaganda de Dios) y un tema de conversación popular desde que «la bella esposa» había huido con su mejor amigo.

Por añadidura, la administración de los asuntos financieros de la compañía se hallaba en nuevas manos. Marc Lévy-Crémieux, el banquero que había dirigido los triunfos iniciales de De Lesseps en el mercado de valores, ya había muerto. El principal agente financiero de la compañía del canal fue desde entonces el barón Jacques de Reinach, miembro original de la Sociedad Financiera Türr. El pequeño e inquieto barón tenía muy buenos amigos colocados en los puestos más altos, como Adrien Hebrard, editor de *Le Temps*; Jules Grévy; Gerard Boulanger, el sofisticado nuevo ministro de la Guerra; el dirigente radical Georges Clemenceau; y el primer ministro, De Freycinet.

El *Petit Journal* de Émile de Girardin, el periódico más popular de Francia, mantenía su lealtad a «la causa de Panamá». Como señalaba Emily Crawford, el principal editorialista del periódico, «inflaba Panamá», hasta tal punto que ha llegado «a desafinar con su entusiasmo el tono armonioso que tenía su periódico». La señora Crawford era viuda de un periodista inglés y figuraba entre los corresponsales extranjeros más capaces del momento. Era una guapa irlandesa de mediana edad que conocía a todos los que estaban en el poder y «no se preocupaba por ser convencional».

De Lesseps seguía estando tan activo como siempre; era una figura familiar en los bulevares, todavía procreaba hijos y cabalgaba en el Bois con el grupo de los mayores. Parecía no tener problemas. Se contaba que unos vendedores entablaron conversación con él a bordo de un tren fuera de París y, como no lo habían reconocido, le preguntaron a qué se dedicaba. «¡A los istmos!», respondió. Estaba introduciendo los canales para barcos, y después de Panamá iba a construir el canal de Kra, cruzando la península de Malaca.

En octubre, en buena medida como respuesta al persistente rumor de que estaba gravemente enfermo, volvió a cruzar el Atlántico una vez más —la última— para tomar parte en la inauguración de la Estatua de la Libertad. Durante la estruendosa celebración que tuvo lugar en la bahía de Nueva York el 28 de octubre de 1886, con disparos de cañones y silbatos de

los remolcadores por todas partes, estuvo junto al presidente Grover Cleveland sobre una plataforma adornada con banderas colocada al pie de la colosal estatua.

«Muy pronto, caballeros, nos reuniremos otra vez —dijo— para celebrar una conquista pacífica. Adiós, hasta que nos veamos en Panamá.»

II

La fachada del «Bósforo oceánico» se pudo mantener durante un año más. En enero de 1887, la comisión asesora de De Lesseps se reunió oficialmente para analizar la posibilidad de construir un canal con esclusas. De ese encuentro resultó la creación de una subcomisión para que examinara el asunto, pero no se reuniría hasta el otoño.

Charles de Lesseps volvió a Panamá en marzo, haciéndose acompañar por otra delegación de expertos para que hicieran otra valoración, y todos regresaron con la opinión unánime de que los planes para un canal al nivel del mar debían descartarse cuanto antes para evitar el desastre. La compañía puso a buen recaudo este informe y no dijo nada.

Cada día que se postergaba la decisión era un día más de esfuerzos carísimos y desperdiciados en el Istmo. Las reservas de dinero en París disminuían de manera alarmante. No había esperanzas de que el Gobierno tomara cartas en el asunto apoyando la emisión de bonos con premios de lotería hasta que se desechara el proyecto para el canal a nivel del mar.

Si en el otoño de 1886 De Lesseps se hubiese decidido por la construcción de un canal de esclusas; si en lugar de irse a Nueva York hubiese presentado a los accionistas su nuevo plan, el resultado de *la grande entreprise* habría sido muy distinto. El sueño podría haber tenido un desenlace diferente si De Lesseps hubiese empleado los primeros meses de 1887 en preparar al público para el cambio de planes. Pero no lo hizo. Parece que seguía creyendo que la crisis se resolvería de alguna manera o que un milagroso giro del destino salvaría el canal al nivel del mar. Resulta difícil imaginar en qué giro del destino podría pensar el anciano, pero

entonces como antes seguía considerando su existencia y todo lo que consideraba parte de un glorioso modelo cósmico.

Mientras tanto, se estaba estudiando una solución temporal propuesta por Bunau-Varilla. Quería excavar un tipo de canal para hacer dentro de él un canal distinto. Todos los ingenieros estaban de acuerdo en afirmar que las dragas resultaban inútiles cuando se tropezaba con una capa de roca. En Suez, por ejemplo, cuando las dragas llegaron a las capas subterráneas de roca, entre los lagos Amargos y el mar Rojo, los ingenieros levantaron diques de tierra de un lado a otro del corte para drenar esa sección y poder excavarla «en seco». En consecuencia, se había asumido en Panamá que solo se podían dragar los estratos blandos. Cuando las máquinas de Slaven llegaron a las capas de roca en un punto llamado Mindi, cerca de Colón, Bunau-Varilla concibió una técnica mediante la cual se dinamitaba la roca para fragmentarla en pedazos regulares que las dragas podían sacar. El sistema se basaba en la colocación matemática de las cargas de dinamita bajo el agua, y una vez perfeccionado, no resultaría más caro que el sistema de excavación en seco, o por lo menos eso era lo que aseguraba. Poco después, en La Culebra, avanzó un paso más su idea. Construyó lagunas artificiales a ambos lados de la depresión; levantó diques de tierra y dejó entrar el agua; después se llevaron las dragas, flotaron en las lagunas y prosiguió la excavación.

La propuesta de Bunau-Varilla era llevar la idea a su conclusión última: subdividir la línea completa del canal en una serie de lagunas artificiales y unirlas con esclusas; en otras palabras, se trataba de construir un canal de esclusas en el que flotarían las dragas para que acabaran transformándolo en un paso sin interrupciones al nivel del mar. Utilizaría el agua en lugar de las vías de ferrocarril para el transporte de las máquinas excavadoras y para deshacerse del material que se sacaba de las excavaciones. Ese sistema resultaría poco afectado por las lluvias o los deslizamientos. De momento, el corte de La Culebra se podía hacer a la mitad de la profundidad total. Las esclusas se irían eliminando de dos en dos a medida que avanzara el dragado. Y puesto que las esclusas se construirían para dar cabida a barcos ordinarios, el tráfico regular del canal podría comenzar tan pronto como estuvieran listas dichas esclusas. De este modo, los barcos irían y vendrían

por el canal mientras avanzaba la obra y los peajes cubrirían el coste de esta.

Bunau-Varilla era un hombre vigoroso y persuasivo, como los acontecimientos futuros demostrarían; y parece que había convencido a la mayoría de los ingenieros y asesores técnicos de que su plan daría buenos resultados. Sin embargo, la genialidad de la propuesta, su enorme valor práctico en esos momentos, no radicaba en el ingenio de su técnica, sino en el concepto fundamental de que un canal con esclusas solo era un paso de transición hacia la vieja meta última del canal a nivel. No representaba una traición al sueño y le ofrecía a De Lesseps una alternativa honorable. No había necesidad de romper las promesas ni parecería una retirada o fracaso.

Se lanzó otra emisión de bonos, la tercera en poco más de un año, y produjo una cantidad de dinero que De Lesseps se apresuró a declarar suficiente para proseguir los trabajos durante dos años más. Pero de nuevo la compañía había pagado un precio muy alto para obtener capital y al llegar el otoño su situación financiera era desesperada.

Fue entonces cuando, acorralado contra las cuerdas, De Lesseps hizo por fin lo que debía hacer. Se reunió la subcomisión de su comisión asesora y dio el visto bueno al canal de esclusas temporal; de inmediato se hicieron los planos necesarios. A finales de octubre, De Lesseps aprovechó la invitación a hablar ante la Académie de Sciences para preparar al público sobre la trascendental modificación. Sin referirse al nuevo plan, anunció que para 1890 el canal estaría seguramente en condiciones de permitir el paso de por lo menos veinte barcos diarios. Los peajes anuales ascenderían a 100 millones de francos.

Las acciones de Panamá, en constante descenso desde finales del verano, cayeron a un nuevo mínimo de 282 francos.

El 15 de noviembre, De Lesseps envió dos cartas. Una iba dirigida al ministro de Finanzas para pedirle de nuevo la autorización para vender bonos de lotería. La otra, dirigida a los accionistas, contenía el impresionante anuncio de que, «a partir de esta mañana», Alexandre

Gustave Eiffel se había comprometido a diseñar y construir las esclusas que abrirían el canal de Panamá a los barcos del mundo.

El nuevo canal seguiría la misma línea. Iban a construirse dos grandes tramos de esclusas, con cinco esclusas cada uno, en Bohío Soldado por el lado del Atlántico y entre La Boca y Paraíso por el lado del Pacífico. Serían esclusas simples —es decir, esclusas que permitirían el tránsito de los barcos en una sola dirección a la vez— con una dimensión cada una de 180 por 18 metros. Al recorrer uno de los tramos de esclusas, el barco era elevado o bajado a una altura máxima de 49 metros, la cual se hallaría muy por encima del nivel del Chagres en sus épocas de crecida. Así pues, en vez de un canal cuyo fondo quedara a nueve metros bajo el nivel del mar, habría otro a poco más de 49 metros sobre dicha cota. La excavación total requerida se estimaba en solo 80 millones de metros cúbicos (en vez de los 120 millones que Dingler había calculado); pero, contando lo que ya se había hecho, solo faltaban por extraer 34 millones de metros cúbicos (en vez de los 74 millones restantes utilizando como base la cifra calculada por Dingler).

También se iba a revisar el coste del canal terminado; sería la cuarta modificación desde el congreso de París. Como se recordará, los cálculos realizados durante el congreso daban una cifra de 1.200 millones de francos; en 1880, en Panamá, la Comisión Técnica la redujo a 843 millones de francos; luego, al llegar a Nueva York, De Lesseps anunció que el coste total sería de 658.600.000 francos. En julio de 1885, la cifra volvía a ser la del principio: 1.200 millones de francos. Ahora, para el canal con esclusas a 49 metros sobre el nivel del mar, se declaraba un precio de 1.654 millones de francos (unos 331.200.000 dólares).

Para construir un canal en Panamá, el pueblo francés había contribuido hasta la fecha con algo más de mil millones de francos. Y ahora aparecía De Lesseps y declaraba con el mismo tono positivo y confiado que se necesitaban otros 600 millones de francos para abrir un canal del tipo que desde hacía mucho tiempo les había enseñado a considerar inferior y, por lo tanto, inaceptable.

Contar con Eiffel había supuesto gran habilidad y rapidez por ambas partes y un contrato que tanto él como los directivos de la compañía pensaron que convenía mantener en secreto. De Lesseps consideraba el nombre de Eiffel un toque mágico. Fue como si el «hombre genial» hiciera su emocionante aparición al final del último acto, tal como el propio De Lesseps había previsto hacía muchos años: Eiffel, el ingeniero más brillante de Francia, el que acababa de lograr la celebridad como creador de la gigantesca torre de acero que se estaba levantando en el Campo de Marte. Concebida como pieza central de la nueva Exposición de París que se celebraría en 1889, la torre iba a ser la estructura más alta del mundo. El proyecto había causado mucho ruido entre los parisienses —muchos se alarmaron al pensar que su ciudad quedaría desfigurada con esa monstruosidad de hierro—, pero para la mayoría del público la torre, al igual que el canal de Panamá, eran una confirmación de la genialidad francesa, de la supremacía de Francia en el arte de la civilización. Así pues, la entrada de Eiffel en el escenario para unir sus fuerzas a las de De Lesseps era el golpe perfecto, el rasgo magistral para culminar la obra. Su anuncio sirvió para restaurar las energías de De Lesseps, cuya respuesta a ese giro sensacional de los acontecimientos, aunque artificial, fue contagiosa, como siempre.

Las esclusas de Eiffel, las compuertas y el mecanismo de funcionamiento se fabricarían en Francia y no eran más que una versión ligeramente modificada de las esclusas que había diseñado para su proyecto de Nicaragua diez años antes, previo al congreso de París. Asimismo, la construcción de las dársenas para las esclusas quedaría en manos de otro contratista, una nueva empresa organizada por Philippe Bunau-Varilla. También Eiffel creía en la acción y la decisión. Procedió con gran rapidez. En enero, sus ingenieros ya estaban en el Istmo, y al cabo de un mes ya habían comenzado las excavaciones para construir las dársenas de las esclusas.

Pero, a pesar de todo, las acciones de Panamá siguieron bajando.

Pasaron los meses y el nuevo primer ministro de Francia, Pierre Tirard, se negó incluso a enviar a la Cámara de Diputados la solicitud para la lotería. «De acuerdo con las informaciones recogidas en otras fuentes que no son las de la compañía —afirmaba el *Économiste Français*—, ha quedado demostrado con toda claridad que cada vez hay menos esperanzas en la situación de la empresa […]. No hay duda de que en este año de 1888 se procederá a la liquidación de la compañía. Los bonos de lotería no servirán ni para cubrir la mínima parte de sus necesidades.»

El 4 de marzo de 1888, varios diputados presentaron un proyecto de ley para que se autorizara a la compañía a vender sus bonos de lotería. Pero no se sabía si la Cámara procedería con rapidez sobre el proyecto ni cuáles eran sus posibilidades de ser aprobado. Sin embargo, De Lesseps estaba a punto de lanzar una nueva emisión de bonos —era la octava vez en ocho años que recurría al público en busca de dinero—, pero con la indicación de que podrían convertirse en bonos de lotería si la Cámara aprobaba la ley. Actuaba como el náufrago a quien se arroja un salvavidas y, según su costumbre, daba por hecho una solución favorable.

No obstante, la venta de los bonos fue un fracaso. Ni siquiera llegó a venderse la tercera parte. La lotería dejó de ser una esperanza de salvación. Se habían agotado los medios convencionales para obtener dinero.

El proceso parlamentario que siguió fue dolorosamente lento. La Cámara tuvo que votar primero si estudiaba el proyecto; después, este tuvo que ser examinado por una comisión de once diputados designados por elección. Pasaban las semanas. Todo indicaba que la comisión iba a rechazar el proyecto con una votación de seis contra cinco, hasta el momento en que uno de los miembros, un héroe de la guerra franco-prusiana, Charles François Sans-Leroy, cambió su voto en el último minuto y el proyecto fue aprobado por un margen de uno. Ya era mediados de abril. Comenzaron los debates en la Cámara ante un público leal a la causa de Panamá que abarrotaba las galerías. Cada orador que defendía el proyecto era vitoreado; todo el que lo atacaba o incluso que cuestionara la idea era abucheado o interrumpido, lo que hizo que algunos de los opositores más empecinados del proyecto se apasionaran y enconaran más. «¡La ruina

avanza muy bien! —gritó desde la tribuna un diputado iracundo—. Apenas queda un poco más del cincuenta por ciento para perder.»

El 28 de abril la Cámara aprobó la lotería por un amplio margen, y al instante subió el valor de las acciones de la compañía. También el Senado aprobó el proyecto el 5 de junio. El día 8 del mismo mes, cumplidos los tres años desde que De Lesseps propuso la lotería por primera vez, entró en vigor la nueva ley.

Apenas quedaba tiempo. La desesperada situación de la compañía había llegado a tal extremo que Charles de Lesseps se vio obligado a negociar precipitadamente un préstamo de 30 millones de francos en dos de los principales bancos comerciales, el Crédit Lyonnais y la Société Générale. Se le exigió como garantía el total de las acciones del ferrocarril de Panamá. Además, los bancos habían insistido en que ellos gestionarían una gran parte de los bonos de la lotería en caso de que se aprobara el proyecto de ley, por lo cual iban a recibir comisiones muy considerables.

Es razonable pensar que todo lo que sucedió después podría haberse evitado. Así lo sostuvieron muchos de los que se vieron implicados en los acontecimientos.

En virtud de la nueva ley, la compañía estaba autorizada a obtener un préstamo de 720 millones de francos. Seiscientos millones deberían emplearse para terminar el canal según el nuevo plan de las esclusas, mientras que el resto se invertiría en títulos del Estado que servirían de garantía al pago de los bonos y los premios en efectivo.

La nueva ley no estipulaba nada sobre la forma como debía organizarse la emisión, y las opiniones estaban muy divididas en la compañía del canal y los dos bancos. El barón Jacques de Reinach sostenía que se programara la venta en pequeñas etapas en vez de venderlo todo de golpe. Hasta aquel momento, afirmaba el barón, el público había suministrado a la compañía del canal un promedio de 150 millones de francos anuales. Si el atractivo de los premios en efectivo resultaba tan fuerte como para duplicar dicha cifra, lo más que se podría obtener serían 300 millones de francos, menos de la mitad de lo que se trataba de conseguir. Por lo tanto, lo más conveniente era

dividir la emisión en muchas partes e irlas vendiendo por etapas durante un año o más.

Los bancos no pensaban igual. Sobre todo Henri Germain, el augusto fundador y presidente de la junta del Crédit Lyonnais. Insistía en que la fuerza del concepto de la lotería radicaba en las cantidades que se asignaran a los premios en efectivo. Puesto que la subdivisión de la emisión reduciría proporcionalmente los premios, estaba en contra. «La prudencia, la madurez de criterio del hombre que ha dotado a Francia con uno de sus más grandes establecimientos bancarios, parecían excluir la posibilidad de un error de juicio», escribiría Bunau-Varilla. Sin duda, también tenía gran importancia el hecho de que Germain tuviera en sus manos las acciones del ferrocarril, con lo cual tenía a la compañía agarrada por el cuello. Pero fue Charles de Lesseps, y no el barón de Reinach, el responsable de la decisión final.

Los bonos salieron a la venta en una emisión gigantesca de dos millones, amortizables hasta 1897 a 400 francos (80 dólares), a un precio de 360 francos (72 dólares). Su venta se iniciaría el 20 de junio, duraría seis días y a partir de entonces habría sorteos de la lotería cada dos meses un año tras otro. En un año, los premios comprenderían desde los 500.000 francos (200.000 dólares) el mayor hasta 1.000 francos (200 dólares) el menor.

Se lanzó una estupenda campaña publicitaria que costó más de siete millones de francos, una cifra que, como muchas otras, no se divulgaría hasta mucho tiempo después. La intensidad de los sentimientos en favor y en contra de la compañía era enorme. En toda Francia no se hablaba de otra cosa.

La mañana en que los bonos salieron a la venta, una persona —su identidad sigue hasta ahora en el misterio— envió un telegrama desde París a cada una de las mayores ciudades de provincia, a Londres y Nueva York, anunciando la muerte de Ferdinand de Lesseps. La noticia era falsa y la compañía publicó de inmediato un desmentido, pero el daño ya estaba hecho. Dos días más tarde, los especuladores a la baja ofrecieron en el mercado las acciones de Panamá a precios mucho más bajos de los reales, con lo cual se produjo un pronunciado descenso. Ahora se podían comprar

los títulos de la compañía en el mercado libre a casi cien francos menos del precio al que se ofrecían los bonos.

La derrota parecía inevitable, y así fue. De los dos millones de bonos que se ofrecían, solo se vendieron ochocientos mil; menos de la mitad. Los ingresos de la compañía sumaban 255 millones de francos, es decir, mucho menos de la mitad de lo que se quería obtener. El coste de la emisión había sido enorme —31 millones de francos—, y puesto que la ley exigía que se dejaran en reserva 120 millones de francos para pagar los intereses y como fondo para el pago de los premios de la lotería, lo que le quedaba a la compañía eran poco más de cien millones de francos.

Según las reglas del juego establecidas, ese debía haber sido el fin de la Compagnie Universelle. La burbuja debía haber estallado entonces, y así habría sido, sin duda, si De Lesseps hubiera aceptado la derrota. Su fe, sin embargo, estaba depositada en el pueblo. Veía la aritmética de forma diferente. (Édouard Drumont, que iba a ser su crítico más encarnizado, aseguraba que el fondo del problema había sido siempre que De Lesseps no aprendió jamás a sumar ni restar.) Aunque es cierto que solo se vendieron ochocientos mil bonos, los suscriptores fueron 350.000 personas. Eso significaba que había 350.000 hombres y mujeres que todavía creían en él, que todavía lo respaldaban a él y al honor de Francia. Asimismo, esa cifra era tres veces mayor que el número de personas que habían suscrito la emisión de acciones de 1880, que se consideró una demostración sin precedentes del «capitalismo del pueblo». La venta de los bonos le había demostrado que al cabo de ocho años, después de todas las dificultades, los gastos, las pérdidas de vidas, sus seguidores eran más que nunca.

En palabras de un escritor inglés contemporáneo, «el señor De Lesseps demostró muy pronto que no estaba muerto, ya que estaba trabajando deprisa y con gran energía para reparar los efectos del golpe». Pero un editorialista del *Tribune* de Nueva York, que sin duda lo admiraba menos, habló de «su audacia sin escrúpulos».

Lanzaría una campaña para vender el resto de la emisión de la lotería. De nuevo expondría su caso ante el pueblo de Francia. Mientras recorría a zancadas el estrado durante un encuentro multitudinario con sus accionistas en agosto, lo vitorearon como nunca antes en su carrera. Su mera presencia

era una carga magnética; era inspirador, cordial, imperioso, todo al mismo tiempo; era la voz de la autoridad, el emblema vivo e inmortal de la grandeza de Francia. En esa ocasión, De Lesseps anunció a su auditorio que si el canal de Suez había aportado 2.000 millones de francos al tesoro de Francia, el canal de Panamá aportaría 3.000 millones. «Bien se puede decir —agregó— que toda Francia se ha unido para completar la obra del canal de Panamá. A decir verdad, más de seiscientos mil compatriotas nuestros están directamente interesados en un éxito rápido de la empresa. Si cada uno de ellos adquiere dos bonos de la lotería o los vende a otro, el canal estará hecho.»

Era un llamamiento para un ataque culminante todos a una. La propuesta se asemejaba a la de una carta en cadena: solo se lograría el triunfo si todos participaban; solo si nadie rompía la cadena. Para atraer nuevos inversionistas, nuevos compradores de títulos en toda Francia, se organizaron cientos de comisiones, que debían ser la expresión de un extenso apoyo popular. De Lesseps y su hijo Charles emprendieron una gira extenuante por todo el país, visitando Lyon, Nîmes, Marsella, Burdeos, Nantes (donde se estaban fabricando las esclusas de Eiffel) y Lorient, veintiséis ciudades en los meses de octubre y noviembre, durmiendo en los trenes, escuchando consejos, estrechando manos, posando para las fotografías, respondiendo preguntas, exhortando a los jefes de las comisiones locales y soportando interminables banquetes oficiales. Se había programado una gira de conferencias, pero De Lesseps, que cumplió los ochenta y tres años el 19 de noviembre, ya no podía mantener su antigua euforia. Fue Charles quien pronunció la mayor parte de los discursos, mientras su padre permanecía sentado en el escenario como un monumento nacional. A una señal de su hijo, se ponía de pie para saludar o decir algunas palabras.

El precio de los bonos que no se habían vendido se redujo una, dos, tres veces, hasta llegar a un precio de ganga de 320 francos. El comprador no tenía que pagar más que 90 francos (18 dólares) al contado y el resto en plazos mensuales durante ocho meses.

Solo en una ocasión la fatiga de esa odisea hizo mella en la férrea constitución del héroe. Decidieron llevar la campaña hasta Inglaterra y

ofrecer una conferencia ante la British Association en Bath. Más tarde se conocieron informaciones sobre algunas manifestaciones de amargura personal, informaciones que la prensa francesa pasó por alto, pero que fueron recogidas por el *Star & Herald* de Panamá. En Londres, De Lesseps insinuó que en sus trabajos había mucho más de lo que se podía apreciar a simple vista. Amenazó con «publicar un relato sobre los pasos que se había visto obligado a dar en la Cruzada de Panamá», pasos en los que estaban implicados algunos altos personajes del Gobierno francés.

Fue una tentativa para asustar al Gobierno de su país y conseguir la salvación de la compañía en el último momento, pero no dio resultado.

El resto de los bonos de la lotería salió a la venta el 29 de noviembre. El cierre de la emisión se fijó para el 12 de diciembre. Se impuso como condición para la venta que si no eran adquiridos por lo menos 400.000 bonos quedaría anulada la suscripción. Apelo a todos los franceses —escribió De Lesseps en la carta donde hacía su dramático llamamiento final —. «Apelo a todos mis colegas cuyas fortunas están amenazadas […]. Vuestros destinos están en vuestras propias manos. ¡Decidíos!»

Las oficinas de la Rue Caumartin se convirtieron en el centro de una terrible tensión emocional que se extendía a toda Francia. Para cientos de miles de personas el destino de la compañía significaba la diferencia entre la posibilidad única de obtener la seguridad en sus vidas y el más absoluto desastre económico. Si la compañía fracasaba sería, como había afirmado Paul Leroy-Beaulieu, la catástrofe financiera más terrible que se hubiese registrado en los anales de la historia; pero para todos aquellos que habían respaldado a Ferdinand de Lesseps durante años y años, invirtiendo los ahorros de su vida, con frecuencia solicitando fuertes préstamos, hipotecando tierras, vendiendo las haciendas familiares —joyas, cuadros— para invertir más, sería un desastre personal de proporciones casi inimaginables.

De nuevo, los especuladores a la baja lanzaron un ataque frontal y las acciones de Panamá se desplomaron más de cien puntos en menos de dos semanas: de 270 a 165 francos. El 8 de diciembre los bonos de la lotería ya se vendían en la Bolsa a 260 francos, cuarenta menos de lo que pedía De Lesseps.

El 11 de diciembre, la fecha anterior al último día de la venta, el gran salón de la planta baja del edificio de oficinas de la compañía estaba lleno de inversionistas «sofocados y excitados» —según escribió Emily Crawford —, pero decididos a jugarse hasta el último céntimo con la esperanza de recuperar sus fortunas. Decía la corresponsal que parecían jugadores desesperados que mantenían más altas sus esperanzas cuando sus pérdidas eran mayores. «Los desconocidos se presentaban y se reconfortaban mutuamente con palabras de aliento. Un hombre que se aventuró a expresar dudas sobre la posibilidad del canal se encontró en una situación muy incómoda.» Aquel mismo día, las acciones de Panamá se cotizaban en la Bolsa de Valores a 145 francos; habían bajado otros 115 puntos en tres días.

Al día siguiente, el último de la venta, las oficinas de la compañía parecían las salas de un manicomio; el gran salón público estaba abarrotado por una multitud frenética. A eso de las cuatro de la tarde, apareció De Lesseps, y su presencia causó una gran sensación. Se le abrió paso y avanzó hasta el fondo del salón, donde se subió a una mesa. Pidió silencio.

«¡Amigos míos —gritó—, la suscripción está a salvo! Nuestros adversarios han quedado frustrados. No necesitamos la ayuda de los financieros. ¡Vosotros os habéis salvado por vuestros propios medios! ¡El canal está hecho!»

Las lágrimas bañaban su rostro. Luego le ayudaron a bajar de la mesa, mientras la multitud lo aclamaba delirante. La gente lloraba, reía, se abrazaban unos a otros. De Lesseps estrechaba las manos que se le tendían. Varias mujeres trataron de besarle la ropa.

No se tenían detalles sobre el éxito de la venta. Pero al caer la noche circularon por la ciudad las noticias de que solo en París se habían vendido más de los 400.000 bonos requeridos, y en Marsella se habían adquirido otros 86.000.

Las multitudes que se apiñaban en la Rue Caumartin a la mañana siguiente, 13 de diciembre, habían acudido para celebrar la victoria. Se anunció que todavía se estaban recibiendo pedidos cuando se abrieron las puertas del edificio de la compañía. La suscripción había llegado ya al

asombroso número de 800.000 bonos vendidos. Hubo gritos pidiendo la presencia de De Lesseps; todos se apretujaron en torno a la mesa desde la que había hablado el día anterior. Transcurrió alrededor de una hora. Entonces se vio aparecer una figura que se abría paso entre la muchedumbre y subía a la mesa: era Charles de Lesseps.

«¿Desean ver al señor De Lesseps?», preguntó, y hubo un estruendo de aprobación. «¡Sí! ¡Por supuesto que queremos ver al buen señor De Lesseps!», exclamó una anciana que estaba de pie junto a la señora Crawford.

«Mi padre los verá con mucho gusto, como siempre, pero supongo que todos querrán conocer alguna información.»

Esperó a que cesaran las aclamaciones.

«Estamos reunidos en una importante junta de directores que yo acabo de dejar por un momento para venir aquí. Todavía no sé cuáles serán las decisiones que se tomen en esa junta; pero estoy dispuesto a deciros todo lo que sepa.»

La multitud se quedó callada de improviso. Apenas tuvo que levantar la voz para hacerse escuchar.

«Yo seré completamente sincero con vosotros y solo os pido que no me hagáis responsable si mañana escucháis otra cosa. Si queréis aguardar una hora más, os haré saber el resultado completo de nuestras deliberaciones. Pero tal vez queráis saber ahora lo que puedo deciros.»

Según la señora Crawford, cuya narración de la escena es la más gráfica de las disponibles, todos asintieron. Charles les preguntó qué clase de información querían conocer, «y al responderle que deseaban saber el resultado de la suscripción, él siguió hablando con el mismo tono pausado».

Les dijo que, hasta ese momento, la suscripción había alcanzado un total de 180.000 bonos. «Como este número está por debajo del mínimo fijado por el señor De Lesseps, a partir de mañana comenzaremos a devolver los depósitos. Como podéis ver, os estoy diciendo cómo están las cosas exactamente.»

Un murmullo de voces se extendió por todo el salón… Sí, eso era lo mejor; sí, tendría que hacerse otra suscripción. Era como si no hubiesen entendido todavía el significado de lo que había dicho Charles. Muchas de

esas personas estaban tan confundidas que permanecían allí, como paralizadas, sin decir nada y con una expresión indefinible en sus rostros. Alguien preguntó por fin cómo era posible que hubiese cambiado tan radicalmente el panorama de la noche a la mañana; Charles respondió: «Mi padre tiene un espíritu más joven que yo mismo. Los anuncios que os hizo se fundaron en un informe esperanzador que yo mismo redacté para él. El resultado es la bancarrota o la liquidación de la compañía».

Desde la mañana del 14 de diciembre, la compañía suspendió pagos y solicitó del Gobierno una moratoria de tres meses en las cuentas e intereses, de modo que se pudiera organizar una nueva compañía para continuar con los trabajos. Las noticias se cablegrafiaron de inmediato y en pocas horas los periódicos del mundo anunciaron: «El derrumbe del gran canal». En el Palais Bourbon, al otro lado del Sena, la Cámara de Diputados convocó con urgencia a sus miembros, y al día siguiente, 15 de diciembre de 1888, rechazó la propuesta de la compañía por 256 votos contra 181. En cuestión de horas, el Tribunal Civil del Departamento del Sena nombró a tres síndicos temporales para administrar los asuntos de la compañía.

Fue un periodista de *Le Figaro* quien llegó a la casa de De Lesseps diez minutos después de la votación de la Cámara y le informó de los resultados. De Lesseps se puso intensamente pálido, escribió después el periodista, y solo atinó a murmurar: «¡Es imposible! ¡Es una vergüenza!».

La palidez y la falta de palabras fueron momentáneas. Los viejos reflejos respondieron instintivamente. Otra vez se puso en movimiento, haciendo declaraciones y hablando de nuevos planes. La compañía estaba en ruinas, el Gobierno le había dado la espalda; la vieja batalla había terminado y él estaba aniquilado. Era un nuevo Sedán para Francia. Pero él se negaba a aceptarlo. Era incapaz de aceptar algo semejante.

Para sus familiares y amigos, las semanas siguientes fueron una agonía porque el anciano se embarcó en un desesperado intento final de recoger los pedazos y reunir sus fuerzas. En todas partes de Francia se organizaron manifestaciones populares de apoyo. En una de ellas, celebrada en París en la enorme pista de patinaje sobre hielo del Palais d’Hiver, se reunieron

cinco mil simpatizantes. Durante el acto, uno de los oradores preguntó: «¿Podríamos comprometernos, cada cual según sus medios, a sacar a flote esta gran empresa, comprando nuevas acciones de Panamá?». La respuesta afirmativa de la multitud fue estruendosa: *Mais oui, mais oui!*

H. B. Slaven llegó a París y mantuvo largas conversaciones diarias en la Rue Caumartin. Después se anunció que los principales contratistas continuarían con las operaciones esenciales por el momento, trabajando a crédito, puesto que el cese abrupto de las actividades significaría una pérdida de maquinaria por valor de varios millones (una maquinaria que pertenecía por entero a la compañía), así como un daño tremendo a las excavaciones que no estaban terminadas.

De Lesseps anunció que se iba a organizar una nueva compañía y, en efecto, a finales de enero salieron a la venta nuevas acciones. Por supuesto, la idea no podía prosperar: de las 60.000 acciones no se vendieron más que 9.000.

El final oficial llegó el 4 de febrero de 1889. Obedeciendo al deseo expreso de los accionistas de la compañía original, el Tribunal Civil designó a un liquidador. La Compagnie Universelle du Canal Interocéanique había dejado de existir.

8
LOS SECRETOS DE PANAMÁ

«¿Qué habéis hecho con el dinero?»
ÉDOUARD DRUMONT

I

Fue casi tres años después cuando el escándalo de Panamá estalló con toda su violencia, sacudiendo a Francia hasta sus cimientos. En ese período se había realizado la gran Exposition Universelle de París bajo la gigantesca torre de Gustave Eiffel, y la vida política francesa prosiguió su curso acostumbrado año tras año, sucediéndose los gabinetes, a pesar de la ardiente oratoria y la crisis de Boulanger. El general Boulanger, «el hombre fuerte», había aguardado hasta el final su oportunidad para hacerse con el poder, huido para refugiarse en Bruselas con su adorada amante, Madame de Bonnemains, y también, poco después de su muerte, se había matado de un disparo junto a la tumba de su amada.

Sin lugar a dudas, Panamá seguía siendo un tema importante. Unos ochocientos mil franceses, hombres y mujeres, resultaron directamente afectados, y los ahorros de familias enteras habían desaparecido. Gentes que apenas podían permitirse el lujo de perder algo lo habían perdido todo. Sin embargo, no se desencadenó el pánico cuando la compañía se hundió. No hubo manifestaciones por las calles el 15 de mayo de 1889, el día en el que el liquidador ordenó el cese de los trabajos en el Istmo. En cambio, los

accionistas presentaron sus quejas mediante la petición formal por escrito de una compensación del Gobierno. Los ánimos se enfriaron; los rumores sobre fraude y sobornos políticos se negaron o acallaron, o simplemente fueron perdiendo vigencia. Cuando el liquidador formó una comisión para que fuera a Panamá a fin de calcular sobre el terreno lo que había que gastar para terminar la construcción del canal, renacieron las esperanzas en la mayoría de los accionistas, convencidos de que el Gobierno estaba a punto de rescatarlos.

Entre los que desconfiaron de la empresa de Panamá desde el principio y se habían mantenido al margen existía el sentimiento de que esa era la vida de los incautos, que las ovejas estaban para ser trasquiladas. Para los demás, para casi todos a medida que pasaba el tiempo, tomaba cuerpo el sentimiento de que lo mejor era dejar de lado Panamá. La opinión pública en general no preveía ni deseaba que se agravara la tragedia con un escándalo sensacional y ruinoso. Y es muy posible que no se hubiera producido nunca el *affaire de Panamá* de no haber sido por el dirigente antisemita de la nación, el extraño y misterioso Édouard Drumont.

Édouard Drumont, católico ferviente y enamorado de la historia, se había dedicado a observar el mundo que le rodeaba para llegar a la conclusión de que la Francia moderna —por la que entendía Francia desde *La Débacle*— estaba enferma, y la causa de la enfermedad era el capitalismo financiero, y que los enemigos más traidores de la nación eran los judíos. Por su misma naturaleza, sostenía Drumont, el judío no tiene sentido de la justicia ni de ninguna otra de las virtudes más nobles que han hecho posible la civilización. Los judíos eran portadores de enfermedades, criminales natos y traidores, a los que se podía identificar fácilmente por su «nariz ganchuda, los dedos ávidos y el olor desagradable». Esto y mucho más había dicho en *La France Juive* (Francia judía), un libro de más de mil páginas que se publicó en 1886, que tuvo más de cien ediciones y que hizo famoso a su autor —temido, despreciado y secretamente admirado— en toda la nación.

Drumont era moreno y usaba gafas; tenía la nariz delgada y aguileña, y una espesa barba y bigote negros que le cubrían toda la parte inferior de la cara y ocultaban su boca. Mucha gente opinaba que tenía aspecto de judío. Su esposa había muerto sin darle hijos; guardaba su dinero en ocultos rincones y ranuras de su casa. Era periodista profesional, y hasta la aparición de su libro se había sentido muy frustrado por carecer de reconocimiento, después de haber probado suerte como viajante de comercio y novelista sin éxito.

El hecho de que su extenso volumen recibiera tanta atención era de por sí un fenómeno curioso, porque hasta entonces el antisemitismo había sido muy raro en Francia. Fuera de París, apenas se conocía. Drumont afirmaba que había quinientos mil judíos en Francia, aunque en realidad no eran más de ochenta mil. Pero era la época de los pogromos en Polonia y Ucrania, y los que habían podido refugiarse en Francia, a pesar de que fueron pocos, resultaban muy notorios y habían despertado la inquietud entre algunos miembros de la sociedad gala, incluidos los judíos franceses. Pero más importante era la creencia en aumento de que el capitalismo financiero se había convertido en una conspiración, que el país estaba bajo el dominio de los financieros y que frente a un poder tan grande el pequeño tendero o el trabajador ordinario contaban poco.

Drumont reservaba su peor veneno para los monarcas judíos de las finanzas —los Rothschild, los Ephrussi— y los cristianos que los cortejaban para ganarse el favor de esa gente. Declaraba que el sansimonismo no era otra cosa que una treta de los judíos para salir del gueto. La guerra franco-prusiana había sido maquinada por los judíos. Si se hacía un examen detenido, afirmaba Drumont, se llegaría a la conclusión de que todos los fallos de la sociedad francesa moderna se podían adjudicar al sistema capitalista judío.

Así pues, cuando se hundió la Compagnie Universelle —la mayor hasta entonces de las empresas de capitalismo financiero— comenzó a buscar culpables.

El primer resultado fue otro libro, *La Dernière Bataille* (La última batalla), una autoproclamada «historia» de *la grande entreprise* que apareció en 1890 y tuvo una gran venta. ¿Cómo pudo un gobierno recto

abstenerse de hacer una auditoría a los libros de la compañía del canal?, preguntaba Drumont. ¿Cómo era posible que a la gente como Ferdinand de Lesseps se le permitiera andar por la calle como hombres libres? «A ese malhechor se le trata como a un héroe. Al pobre diablo que rompe el cristal de un escaparate para robar una barra de pan se le arrastra […] ante el juez de un tribunal de lo penal. Pero en este asunto, que se ha tragado casi un billón y medio de francos, no se ha hecho ninguna investigación; ni una sola vez se le ha preguntado a ese hombre: "¿Qué has hecho con el dinero?".» *Le Grand Français*, clamaba, era en realidad un gran fraude, un estafador y un mentiroso, un manantial de corrupción. Pintaba un cuadro gráfico y muy distorsionado de los lujos extravagantes que había en el Istmo y parecía complacerse sobre todo en el ataque personal despiadado contra Jules Dingler. Insistía en que la casa de Dingler había costado un millón de francos. «Ese hombre que parece haber soportado grandes aflicciones, pero que era ajeno a todo sentimiento de justicia y de humanidad, era odiado con tanta amargura que la muerte de su esposa se convirtió en ocasión para una alegre fiesta. El champán corrió a mares.» El 60 por 100 de los trabajadores habían muerto, aseguraba. El recuento de los cadáveres no pudo haber sido menor de treinta mil. «El Istmo se ha convertido en […] un inmenso osario.»

Había fundado su propio periódico, un diario ilustrado antisemita llamado *La Libre Parole* (La Palabra Libre). Entre sus principales colaboradores figuraban individuos de la calaña de Jacques de Biez, quien se complacía en preguntar a los sacerdotes si era verdad que Cristo fue judío («A Drumont no le importa —decía—, pero yo no me lo puedo tragar»), y el marqués de Morès, un psicópata de la aristocracia, cuya esposa fue Medora von Hoffman, hija de un banquero de Wall Street. En cierta ocasión, De Morès, magnífico tirador, había sustituido a Drumont en un duelo y había matado a un oficial del ejército francés, un judío que había desafiado a Drumont a causa de ciertos comentarios insultantes sobre los oficiales judíos aparecidos en *La Libre Parole*. Drumont y De Morès fueron acusados de organizar todo el episodio como una especie de ejecución, y De Morès fue juzgado por homicidio, pero quedó absuelto[7].

Sin embargo, *La Libre Parole* no tuvo un éxito clamoroso hasta septiembre de 1892, cuando Drumont inició una serie de artículos sensacionalistas bajo el título general de «Los secretos de Panamá», firmados con el seudónimo de Micros. Por fin se había descubierto el «complot judío» en el fondo de la tragedia de Panamá, y muchas cosas más habían comenzado a suceder mientras alertaban a la opinión pública.

El más alto magistrado del Tribunal de Apelación de París, Samuel Périver, obedeciendo órdenes del Ministerio de Justicia, había nombrado un asesor jurídico y un contable experto para que hicieran una auditoría de los libros de la compañía del canal y sometieran a interrogatorio a varios ex directivos, incluidos Ferdinand y Charles de Lesseps. Se les acusaba de fraude y abuso de confianza.

Ferdinand de Lesseps había hecho una aparición inolvidable ante el asesor jurídico, un hombre llamado Henri Prinet. Desde hacía casi dos años, De Lesseps vivía en reclusión. Durante los primeros meses de 1889, tras el desastre de la compañía, hizo el valiente intento de ayudar en el proceso de liquidación, mientras proseguía en su casa las actividades acostumbradas de cabeza de familia. Desde los pisos altos de la gran mansión de la Avenue Montaigne había observado cómo se iba elevando la Torre Eiffel a medida que se acercaban la primavera de 1889 y la inauguración de la Exposición. Pero en el verano ya se había convertido en un anciano distraído y confuso. En los últimos meses había tenido que quedarse en cama al cuidado de un médico.

Sin embargo, el día en que iba a comparecer ante el asesor jurídico, revivió de repente. Fue como si algo se hubiese conectado dentro de su vieja cabeza y de pronto fuera él otra vez. Más adelante, Charles describió lo que sucedió:

> El doctor […] expresó su opinión de que se cometería una grave imprudencia si mi padre salía a la calle […]. Sin embargo, la reunión debía tener lugar tarde o temprano. Yo tenía la esperanza de que bastaría con una sola conferencia […] y por lo tanto, me pareció mejor que recibiera la impresión enseguida. Mi padre se levantó de la cama […] y dijo: «Iré». Se vistió, y cuando llegó ante M. Pinet, parecía haber recuperado toda su energía; permaneció con él tres cuartos de hora […] y cuando salió, su rostro irradiaba encanto y energía, como siempre le sucedía frente a las dificultades.

No se sabe lo que dijo De Lesseps en la entrevista, aparte de que defendió su administración de la compañía y al canal mismo. Pero al regresar a casa se fue directamente a la cama y durante tres semanas apenas se movió y no dijo nada a nadie. Un día o dos después comunicó a su esposa que había tenido un sueño horrible. «Imaginé —explicó— que me llamaban a comparecer ante el magistrado examinador. Fue algo atroz.»

La policía entró en las oficinas y los domicilios de los directivos de la compañía y los de Gustave Eiffel para incautarse de los documentos. El 5 de enero de 1892, en respuesta a las insistentes protestas de un joven y exaltado boulangerista llamado Jules Delhaye, la Cámara de Diputados votó de manera unánime en favor «de una acción rápida y resuelta» contra todos los que estuvieran complicados en cualquier acto delictivo en el asunto de Panamá. A continuación, el contable designado por el tribunal para realizar la auditoría de los libros de la compañía informó de que, si bien no había encontrado indicios de que los directivos hubiesen obtenido beneficios personales, sí podía afirmar que varios de ellos eran encausables por malversación de fondos y engaño deliberado al público.

Pero estos fueron ligeros estremecimientos comparados con la repercusión de los artículos de Micros en el periódico de Drumont, el primero de los cuales apareció el 10 de septiembre. Más tarde se supo que Micros era el seudónimo de Ferdinand Martin, el banquero de Nyon que había organizado la primera petición de bonos con lotería en 1885. El gran espectáculo de apoyo popular, según el testimonio de Martin, había sido concebido y organizado en las oficinas de la Rue Caumartin. A él mismo se le había pagado para que desempeñara su papel en el espectáculo, pero no lo suficiente, según su criterio, y a raíz de ello habían surgido desavenencias con Charles de Lesseps al año siguiente. Los artículos que escribió para el periódico de Drumont seis años después fueron su modo de saldar cuentas.

En los artículos se acusaba de que veinte miembros de la Cámara de Diputados y del Senado habían aceptado sobornos de la compañía para que votaran a favor del proyecto de ley para autorizar los bonos con lotería, y que el principal sobornador era el barón Jacques de Reinach. También estaban implicados Henri Cottu, uno de los directores de la compañía, y otra persona apellidada Blanc, que era dueño del periódico *L'Économiste*

Practique. Las entregas del dinero las había realizado un tal Léopold Émile Arton.

Arton o Aron, como también se le conocía, era un estafador consumado, antiguo agente de ventas de la Société de Dynamite, el consorcio de explosivos. Había vendido y entregado un cargamento de dinamita en mal estado a los confiados directivos del canal y como recompensa le colocaron en un puesto de secretario en la oficina central de la Société. Desde allí se las arregló para apropiarse de unos 4.600.000 francos; por entonces pesaba sobre él una orden de busca y captura y se hallaba en paradero desconocido.

Casi a diario, *La Libre Parole* proporcionaba nuevos datos e indicios adicionales, dirigidos sobre todo contra el barón Jacques de Reinach. El periódico llegó a ser el más leído de Francia y muchas otras publicaciones de París se lanzaron a explotar la misma veta. Para una figura tan poderosa como Arthur Meyer, dueño del periódico realista *Le Gaulois*, el escándalo representó la oportunidad esperada desde hacía mucho tiempo de lanzarse contra la República, de manera que se hacía eco de cada nueva revelación, pese al hecho de que él mismo era judío.

Cuando *La Cocarde*, otro periódico de la derecha, publicó una entrevista con Charles de Lesseps en la que este parecía confirmar las revelaciones de Micros, el nuevo ministro de Justicia, Louis Ricard, se sintió obligado a actuar. De Reinach, Cottu, Blanc y Charles de Lesseps fueron citados para someterse a un interrogatorio. Con excepción de De Reinach, todos los demás rechazaron las acusaciones o se negaron a contestar. El editor Blanc lo negó todo con tanta vehemencia que el magistrado no creyó necesario citarlo para otro interrogatorio. De Reinach, en cambio, admitió ante su interrogador, Henri Prinet, haberle entregado a Arton un millón de francos para que los utilizara en publicidad y que él personalmente había distribuido grandes sumas —más de tres millones de francos en total—, pero nunca había sobornado a nadie que ocupara un puesto de confianza público.

Convencido de la culpabilidad del barón, Prinet ordenó al comisario de policía que lo condujera a su casa de inmediato y que le confiscara todos los papeles relacionados con sus tratos con el canal de Panamá. Sin embargo, por alguna razón inexplicable, el comisario dejó pasar varios días antes de

cumplir las órdenes. Cuando al fin apareció a la puerta de la casa de De Reinach, en el elegante barrio del Parc Monceau, se le informó de que el barón había partido hacia la Riviera. Así pues, no pudieron obtenerse los papeles.

Mientras tanto, los cargos que formulaba Drumont eran cada vez más específicos y detallados. Era evidente que había encontrado una nueva fuente interna, alguien que sabía con toda precisión cómo se habían manejado los negocios de Panamá. El clamor popular aumentaba y el Ministerio de Justicia se hallaba bajo una presión enorme. El diputado Delahaye y otros miembros de la Cámara habían comenzado a exigir una investigación parlamentaria. Pero el primer ministro, Émile Loubet, y los miembros de su gabinete estaban a la expectativa y pedían prudencia y paciencia, sin atreverse a actuar, viviendo al día y en espera de lo peor. Ninguno de ellos sabía cuántos de sus viejos amigos podrían estar implicados, ni quiénes serían destruidos si se desataba el alud.

En octubre, el fiscal Jules Quesnay de Beaurepaire propuso una demanda civil por daños en lugar de un proceso criminal. No quería ver a Ferdinand de Lesseps en prisión. Su propósito, declaró, era proporcionar alguna reparación a los accionistas arruinados y no imponer «el estéril castigo de la prisión a un octogenario que chocheaba». La decisión estaba en manos del Gobierno, y finalmente el 15 de noviembre se convocó una reunión extraordinaria del gabinete. El primer ministro, Loubet, de corta estatura y acicalado con esmero, se eximió de tomar parte en la decisión porque consideraba que era prerrogativa del ministro de Justicia. (Esa deferencia era una cualidad desconocida hasta entonces en el primer ministro Loubet.) La decisión ya estaba tomada, anunció el ministro de Justicia, Ricard, hombre alto y grueso, con abultadas patillas canosas. Había ordenado que se presentaran acusaciones contra Ferdinand de Lesseps y las demás personas implicadas hasta el momento.

Pero el lunes por la mañana, 21 de noviembre, el día en que debían hacerse las notificaciones, París se despertó con la asombrosa noticia de que el barón Jacques de Reinach había aparecido muerto.

Los periódicos apenas daban detalles. Solo se sabía que el domingo, cuando el criado fue a despertarlo como de costumbre a las siete de la mañana, al entrar en el dormitorio se encontró con «un miembro de la familia» que se volvió para decirle que el barón había muerto. El «miembro de la familia», como se supo después, era el sobrino del barón Joseph Reinach (sin *de*), influyente editor que fue quien informó primero de la muerte a Adrien Hebrard, de *Le Temps*.

El resto del día fue inolvidable para todos. Por la mañana, tal como se había programado, se entregaron las citaciones a Ferdinand y Charles de Lesseps, Henri Cottu, Marius Fontane (ex secretario general de la Compagnie Universelle) y Gustave Eiffel. Por el Palais Bourbon circuló el rumor de que Delahaye hablaría por la tarde, y cuando otro diputado lo vio entrar en la sala, lo detuvo para recomendarle prudencia. Pero Delahaye le respondió: «No abandones la sesión; habrá un bombazo».

A las cinco de la tarde, cuando Delahaye se levantó de su escaño y se dirigió hacia la tribuna, todos los escaños de terciopelo rojo de las filas en semicírculo de la Cámara estaban ocupados. El primer ministro Loubet y los miembros de su gabinete ocupaban la primera fila y los espectadores se apiñaban en las galerías destinadas al público. Los periodistas y los veteranos ujieres de la Cámara, vestidos con levita y cadena de plata, no recordaban haber visto nada semejante.

Delahaye subió los ocho escalones de la tribuna y se colocó justo debajo del presidente de la Cámara, Charles Floquet. Delahaye, diputado por Chinon y miembro de la extrema derecha, era conocido como un «experto en odio». Era enjuto y atlético, con el cabello lacio y moreno, y un largo bigote puntiagudo del tamaño de la hoja de una hoz. Rara vez sonreía y bizqueaba claramente con el ojo derecho. Era un rostro que expresaba «una crueldad inflexible», escribió su compañero diputado y boulangerista Maurice Barrès. No se sabe con certeza si Delahaye y Drumont trabajaban juntos, pero Barrès, entre muchos otros, lo daba por seguro.

«Estoy aquí para poner en juego mi honor contra el vuestro», comenzó anunciando. No diría nombres, pero detrás de la compañía del canal actuaba «un genio del mal»: los directores engañaban al público y el «genio del mal» engañaba a los directores.

«¡Su nombre! ¡Queremos su nombre!», gritaron varias voces entre el público que colmaba la sala.

«Si queréis nombres, tendréis que votar para que se haga una investigación», respondió Delahaye.

Acusó de que se habían distribuido tres millones de francos en la Cámara y que ciento cincuenta diputados se habían dejado comprar. Había visto la lista. Se produjo un violento revuelo. «¡Sus nombres! ¡Danos sus nombres!»

Solo había dos clases de diputados, exclamó Delahaye: los que aceptaron el dinero y los que no lo hicieron. Floquet, que también había sido primer ministro, se levantó y fue a colocarse detrás de Delahaye. «Nadie tiene derecho a venir a este recinto y lanzar acusaciones contra todo el cuerpo», clamó dirigiéndose a los diputados. De nuevo surgieron voces iracundas exigiendo los nombres.

«¡Votad en favor de la investigación!», gritó Delahaye.

Cuando se dirigió a su escaño, reinaba una enorme confusión en la sala. Algunos le abuchearon; los diputados golpeaban las mesas para aumentar el ruido. El primer ministro subió los escalones de la tribuna, pero durante varios minutos no pudo hablar a causa del alboroto. Semejantes acusaciones irresponsables, gritó, no eran más que el producto de las pasiones políticas desenfrenadas, refiriéndose a que la antigua facción boulangerista estaba tratando de destruir la República. Todos podían estar seguros de que se haría la luz en un asunto tan grave y que el Gobierno no ocultaría nada.

La Cámara votó en favor de la investigación. Se formó una comisión de treinta y tres diputados y continuaron los acalorados debates. En otra sesión de la Cámara, dos días más tarde, uno de los diputados se excitó tanto que sufrió un desmayo y tuvo que ser sacado fuera. Había hombres que lloraban al escuchar las acusaciones lanzadas desde la tribuna. En los pasillos hubo peleas que llegaron a los puños.

Buena parte de la prensa nacional y extranjera apenas daba crédito a lo que estaba sucediendo. George Smalley, el periodista estrella de la batalla de Antietam, que ahora era corresponsal en Londres del *Tribune* de Nueva York, envió un cable a su periódico indicando que por muy fraudulentos, venales o malintencionados que hayan sido los negocios de Panamá, «nos

resulta difícil explicarnos cómo este asunto ha podido llegar a desquiciar la vida pública de Francia».

Circularon persistentes rumores sobre De Reinach, señalándolo como el «genio del mal» del que habló Delahaye. Su cadáver había sido sacado de París y sepultado de inmediato tras las veinticuatro horas de espera requeridas. Se afirmaba que se había envenenado. (*Le Gaulois*, el periódico de la buena sociedad, describía su agonía final con detalles tan minuciosos que parecía como si alguien del periódico hubiese estado presente en el dormitorio.) Se afirmaba que alguien le había envenenado, que había sido asesinado mientras dormía. También decían los rumores que estaba vivo y había salido del país. Durante su discurso, un diputado anunció que su ataúd estaba vacío.

Un médico de cabecera había atribuido la muerte a una «congestión cerebral»; el certificado de defunción había sido firmado por un médico de la ciudad. Sin embargo, los diputados clamaban a gritos para que se hiciera la autopsia al cadáver. Se había encontrado el punto débil; se había trazado la línea. Y el Ministerio de Justicia actuó deprisa. Louis Ricard anunció que únicamente se podría exhumar el cadáver del barón si existía alguna sospecha bien fundada de que había sido asesinado, y como no era así, se negaba a tomar medidas que estuvieran fuera de la ley.

Pero ya era demasiado tarde; era, como escribiría Bunau-Varilla, «el principio de una convulsión». El 28 de noviembre, la Cámara en pleno votó para que se hiciera una investigación de la muerte de Jacques de Reinach. Y eso provocó la caída del Gobierno de Loubet.

A la semana siguiente, el presidente de la República, Sadi Carnot, pidió a Alexandre Ribot, ministro de Asuntos Exteriores de Loubet, que formara un nuevo Gobierno.

II

Nadie llegó al fondo del caso de Panamá, ni nadie lo hará jamás. La propia comisión investigadora de la Cámara, la famosa Comisión de los

Treinta y Tres, celebró 63 sesiones; recibió 158 declaraciones y reunió más de mil expedientes individuales. El informe final llenaba tres gruesos volúmenes. Pero una y otra vez la búsqueda de datos se detenía ante hechos que podrían resultar demasiado comprometedores o destructivos. Se protegió a los viejos colegas. Barrès, que no era en absoluto un observador imparcial pero sí sagaz juez de la naturaleza humana, escribió: «La comisión cayó en los errores que cometen todos los tribunales investigadores sin experiencia. Se vio excesivamente afectada por las hábiles actuaciones emocionales de muchos de los viejos y taimados pecadores que comparecieron ante ella».

Los labios de De Reinach habían quedado sellados para siempre. Su muerte, el eje central de los acontecimientos que se desarrollaron, seguiría siendo también uno de los misterios más desconcertantes sin resolver.

El ataúd fue exhumado cuatro días después de que el nuevo Gobierno tomara posesión. Un nutrido grupo de médicos, policías y gente de la prensa se reunió en la casa de campo de la familia en Nivillers y permaneció sobre la nieve que cubría el suelo del cementerio para presenciar la exhumación. El cadáver estaba en el ataúd, pero la autopsia no pudo probar nada porque los órganos vitales estaban ya en un estado tan avanzado de descomposición que fue imposible determinar la causa de la muerte.

Tan pronto como los restos mutilados fueron devueltos a la tumba, el diseño fundamental del escándalo —como entonces se percibía— se alteró radicalmente con la aparición de un personaje nuevo en un elenco todavía más siniestro. Para asombro de todos, se reveló que De Reinach no había sido más que nominalmente el malo de la obra. De pronto el asunto apareció más complicado, más fascinante y mucho más sensacional desde el punto de vista político, porque ahora implicaba a la figura más formidable de la vida pública francesa: Georges Clemenceau.

El nuevo personaje de la trama había figurado desde la época en que se había organizado la Sociedad Financiera Türr. El personaje era Cornelius Herz —conocido entre sus colegas como *Le Docteur*—, y, para enorme satisfacción de Édouard Drumont y su número creciente de simpatizantes, no solo era extranjero, sino, además, judío. Cuando surgió su nombre, era

enteramente desconocido para el público en general y para la mayor parte de la prensa. Lo único que podían informar los periódicos es que era un estadounidense al que por alguna razón se le había concedido la Gran Cruz de la Legión de Honor y que gozaba de prestigio en la industria eléctrica.

El resto se fue conociendo poco a poco, a medida que los periodistas reunieron las partes de su historia con datos recogidos en París y en San Francisco, y rara vez se había descubierto a un charlatán más perfecto. El hombre era taimado, audaz y encantador cuando convenía a sus propósitos. Aunque había conseguido su fortuna inicial y la aceptación por parte de la sociedad como médico y «hombre de ciencia», la mejor prueba era que carecía del título de médico y de todo conocimiento científico.

Herz había nacido en Besançon, en el este de Francia, en 1845, de modo que tenía cuarenta y siete años cuando su nombre comenzó a aparecer en los titulares de los periódicos. Cuando contaba tres años, sus padres, judíos alemanes los dos, emigraron a Nueva York, donde el padre se ganó la vida fabricando cajas de cartón. A los trece años, Cornelius ingresó en el College of the City of New York; en 1864 obtuvo su graduación como el último de su promoción. Entonces regresó a Francia para estudiar medicina, y en la época de la guerra franco-prusiana ya contaba con la formación suficiente —o eso decía— para que lo nombraran ayudante de cirujano en el Ejército francés.

Después de la guerra se fue a Chicago, donde sus padres se habían establecido. Más tarde apareció entre el personal médico del Hospital de Munt Sinai en Nueva York; pero a los pocos meses ya se había trasladado. Los jefes del hospital habían comenzado a investigar sus antecedentes y descubrieron que, en palabras de su informe, «se las había arreglado ingeniosamente para evitar examinarse como médico y cirujano interno de la casa» y que «su supuesto título de la Universidad de París era ficticio». Siempre que se le solicitaba el diploma, alegaba que se había destruido en el gran incendio de Chicago.

Llegó a San Francisco con un volumen de terminología médica (el *Dispensatory and Therapeutical Remembrancer*, de John Mayne, una edición de hacía veintiséis años), unos cientos de dólares y una esposa estadounidense de cabello moreno, llamada Bianca Saroni. Anunciándose

como especialista en enfermedades del cerebro, abrió un consultorio lleno de aparatos eléctricos. «Era un hombre de mundo, aparentemente muy bien equipado para su profesión —informaría después el *Evening Bulletin* de San Francisco—, pero con un temperamento optimista y arribista que lo hacía elevarse por encima del común de los hombres y buscar logros maravillosos que asombraran al mundo. Fueron suyas una docena de inventos valiosos y a su genio se deben cientos de magníficos procesos científicos.»

Su consulta creció con rapidez hasta 1877, cuando partió repentinamente hacia Francia con su mujer y sus dos hijas pequeñas. Después se descubrió que se había marchado con varios cheques cuya suma ascendía a 80.000 dólares, firmados bajo los efectos de la hipnosis por un fabricante de cerveza retirado que era su paciente. En Nueva York, cuando su barco estaba a punto de zarpar, Herz hizo efectivo un cheque por 30.000 dólares, firmado por otro de sus pacientes para que invirtiera el dinero en un proyecto de electricidad en Francia. A un electricista de San Francisco le había estafado 13.000 dólares, y a un médico que había sido su socio, 20.000 dólares.

En París se dio a conocer como un joven y acaudalado estadounidense con grandes planes. Decía que Edison y Alexandre Graham Bell eran amigos personales suyos y que muchas de las ideas de Edison le pertenecían. Fundó una revista industrial y científica muy respetable, *La Lumière Électrique*. Estableció el servicio telefónico entre París y Versalles e invirtió considerables sumas de dinero en varias empresas especulativas de tinte científico, incluido el proyecto de Türr y Wyse. En un tiempo extraordinariamente corto pareció conocer a todas las personas que contaban: Charles de Freycinet (cuatro veces primer ministro), Hebrard, el dueño de *Le Temps* (quien le presentó a Clemenceau), Emily Crawford, Ferdinand de Lesseps, Boulanger y el presidente Jules Grévy.

Había sido De Freycinet quien dispuso que recibiera la Gran Cruz de la Legión de Honor. La condecoración, explicaría este más tarde ante las numerosas protestas, se le concedió a solicitud de la comunidad científica.

Según la expresión de Emily Crawford, Herz comprendía «la urdimbre oculta» de la política francesa, y su amistad más valiosa era Clemenceau,

con quien tenía mucho en común. Este también había iniciado su carrera como médico, había vivido en Estados Unidos y se había casado con una joven estadounidense. Era una amistad que Herz sabía cómo divulgar y que a Clemenceau después le resultaría oportuno olvidar. Aquel proporcionó el dinero para lanzar el famoso periódico de Clemenceau, *La Justice*, y siguió invirtiendo fuertes sumas para sostenerlo, en total unos dos millones de francos. La amistad llegó hasta el extremo de que Clemenceau nombró a Herz tutor de sus hijos en caso de que muriera.

Clemenceau, el republicano vehemente, la feroz voz de la *revanche*, editor, ateo, abstemio, el orador más agresivo de la Cámara de Diputados, ocupaba una posición única. Era temido por todos: la izquierda, la extrema izquierda (su propio Partido Radical), el centro, la derecha y la extrema derecha. Duro, incluso despiadado, y brillante, hacía que los restantes políticos parecieran mediocres y endebles de espíritu. Se le conocía como *el Tigre*, y con su físico tenso, su cejas pobladas y su tez amarillenta cumplía bien el papel.

Herz, en cambio, era un hombre común y corriente. «Todo está en contra mía —se afirma que señaló una vez—, comenzando por mi aspecto físico.» A cualquiera que hubiera intentado recordarlo en la escena de un crimen le habría resultado difícil pensar un solo rasgo distintivo. Tenía un bigote como los que usaban por entonces la mayoría de los parisienses de más de veinte años. Su cara era redonda y de expresión afable, y tenía entradas en el cabello. Era de corta estatura y algo grueso. Podía haber sido cualquiera de la decena de hombres que pasaban por una calle transitada de la ciudad. Se dice que solo los ojos sugerían la energía y la astucia con que contaba.

La primera vez que se mencionó públicamente el nombre de Herz en relación con el escándalo de Panamá fue cuando la comisión de diputados interrogó a Antoine Thierrée, un banquero que había sido empleado de la empresa de Kohn y De Reinach. Declaró que, en julio de 1888, De Reinach había depositado en su banco un único cheque emitido por la compañía del canal por 3.390.000 francos. A cambio, había solicitado veintiséis cheques

separados por diversas cantidades que en total sumaban la cifra mencionada. Todos los cheques se hicieron al portador. A primera vista, la transacción parecía enteramente normal. Aunque el banquero declaró al principio que no había registro de esos cheques, muy pronto se confiscaron los talonarios en la caja del banco, y en todos menos en uno estaban escritas claramente las iniciales o las primeras letras del nombre de los personajes prominentes que los habían recibido, así como las cantidades de los cheques individuales.

Los talonarios constituyeron la primera prueba sólida que se tuvo en el caso, y causaron sensación. Los cheques se rastrearon por los bancos de toda Europa. Las cantidades entregadas a varios funcionarios del Gobierno y legisladores iban de los 20.000 a los 195.000 francos (de 4.000 a 39.000 dólares). Entre los que los recibieron figuraban personas como el senador Albert Grévy, hermano del ex primer ministro; el senador Léon Renault, uno de los abogados con mayor prestigio de Francia; y un ministro de Agricultura que ya había muerto. El único talón con destinatario ilegible ascendía a 80.000 francos y la identidad del receptor se convirtió en otro de los misterios sin solución que vendían cantidades enormes de periódicos y daban pábulo a los rumores en los pasillos de mármol del Palais Bourbon.

Pero la cantidad más grande —dos cheques de un millón de francos cada uno (400.000 dólares)— había ido a parar a manos de Cornelius Herz sin ninguna explicación, quien, según se supo entonces, se había trasladado a Londres.

Unos días después de que la comisión confiscara los talonarios, uno de los abogados de Herz, Louis Andrieux, un dandi con mala fama que había sido prefecto de la policía, se presentó ante la comisión para enseñar una fotografía de una lista de nombres. La fotografía había sido hecha por Herz y contenía todos los nombres que figuraban en los talonarios; pero además indicaba que había existido otro cheque por un millón de francos que el desagradable Léopold-Émile Arton había dividido y entregado a ciento cuatro miembros de la Cámara de Diputados. Las dos cantidades mayores, según reveló también la fotografía, un cheque por 250.000 francos y otro por 300.000, fueron destinadas ni más ni menos que a Charles Floquet y al diputado Charles Sans-Leroy, el hombre cuyo voto emitido en el último

momento había conseguido que se aprobara en la Cámara el proyecto de ley para los bonos de la lotería.

La lista venía a corroborar todas las acusaciones que había lanzado Jules Delahaye durante su memorable ataque. De la noche a la mañana, el pueblo acuñó una expresión, una imagen tangible y entendible, el *chéquard*, el receptor de cheques. Se añadió una palabra nueva a la lengua francesa. «Esa palabra fatal se convirtió en tema de canciones, chascarrillos, anécdotas y manifestaciones populares —escribió un cronista de la época—. Por los bulevares, los vendedores ambulantes ofrecían hojas impresas con los versos de una canción satírica que decía: "¿Quién no ha recibido su chequecito?". Los comediantes, los cantantes de los cabarets y todos los demás habían encontrado en el cheque una mina inagotable para la sátira.»

Cuando la comisión intensificó las investigaciones, y después, cuando empezaron los juicios formales con las declaraciones juradas de los testigos, el cuadro de lo que había sucedido comenzó a mostrar un cambio espectacular. Poco a poco fue surgiendo Herz como una figura crucial pero oculta durante mucho tiempo, descubierta bajo la superficie de una pintura conocida. Para todas las personas absortas en el escándalo —para casi toda Francia— sería imposible a partir de entonces pensar en Panamá sin recordar a Cornelius Herz.

Hubo testimonios de que Charles de Freycinet había obtenido de la compañía del canal contribuciones para su campaña. Un diputado que había participado con Charles Sans-Leroy en la comisión sobre el proyecto de ley de la lotería admitió que a él también le habían ofrecido dinero —cien mil francos— para que emitiera un voto favorable. El que se lo ofreció había dicho que era un emisario de Charles de Lesseps, y cuando el diputado rechazó la oferta, la había triplicado. El hijo de Ferdinand negó tener conocimiento de esa oferta; sin embargo, cuando le acusaron de que el antiguo ministro de Obras Públicas Baïhaut («el hombre de la bella esposa») había recibido la suma de un millón de francos por dar su apoyo al proyecto de ley de la lotería, Charles de Lesseps no lo negó.

Adrien Hebrard admitió que había sido socio en secreto de Gustave Eiffel cuando este hizo la licitación para el canal de Panamá. Además, afirmó que Eiffel le había pagado dos millones de francos y otro tanto a De Reinach por su influencia.

Entonces, Andrieux, el abogado de Herz, soltó la asombrosa noticia de que el informador oculto de Drumont durante las semanas que siguieron a la publicación de los artículos de Micros había sido el mismísimo De Reinach. En efecto, si no hubiera sido por este, el judío a quien Drumont detestaba, el periódico se habría quedado falto de material. El trato había sido que Drumont se comprometía a omitir toda referencia a De Reinach en las columnas de su periódico mientras este le proporcionara detalles incriminatorios sobre Panamá. Andrieux lo sabía porque había sido el intermediario.

Cuando se llamó a Drumont para que compareciera ante el tribunal a testificar, dio la casualidad de que estaba en la cárcel —por fin le habían condenado por difamación— y se negó a ir a menos que se le suspendiera la sentencia, proposición que rechazó el tribunal.

Pero lo que más sorprendía a los investigadores era que las pruebas acumuladas indicaban que De Reinach, considerado el mayor sinvergüenza de la trama, no se había guardado nada para sí. El que había desangrado millones a la compañía del canal —para «subvencionar» a la prensa aparentemente, pero en realidad para comprar a muchos otros también—, el que había recibido sobornos de varios contratistas de Panamá además de Eiffel, era a su vez desangrado por otro. Y ese otro era Herz.

Herz y el barón se conocieron cuando el primero llegó a París procedente de San Francisco. De Reinach había resultado decisivo para que Herz obtuviera contratos del Gobierno para varias de sus empresas. Fue De Reinach quien consiguió que Herz llegara a un acuerdo con Istvan Türr y el teniente de navío Wyse. Pero a partir de entonces, ni una sola vez durante los años en que se trató de construir el canal, Herz no había movido un dedo para ayudar a la Compagnie Universelle. Jamás había prestado el más mínimo servicio —legal o ilegal— a la compañía y, por supuesto, nunca obtuvo una compensación directa; sin embargo, se pudo calcular que había recibido millones de francos a través de De Reinach, hasta unos diez

millones de francos (dos millones de dólares). Además, se descubrió que la compañía había hecho por lo menos un pago directo a Herz por 600.000 francos.

Los acuerdos fueron los siguientes. En la época en que Ferdinand de Lesseps inició su primera campaña para la emisión de bonos con lotería, Herz había convencido al anciano y a su hijo Charles para que le adelantaran 600.000 francos por el beneficio político que pudiera proporcionarles —el pago se registró en los libros de la compañía como «gastos de publicidad»— y se convino entregarle diez millones de francos tan pronto como se aprobara el proyecto de ley de la lotería. El anciano De Lesseps llegó incluso a comprometerse a entregarle a Herz una copia escrita del acuerdo secreto, que dejó a la compañía a merced de Herz hasta 1887, cuando Charles recuperó el documento incriminatorio y lo quemó.

Al parecer, el pago final de diez millones de francos se iba a realizar a través de De Reinach, que se iba a quedar con una parte para saldar lo que Herz le debía. Pero, de improviso, Herz cambió las tornas del juego. Cuando se aprobó el proyecto de ley para los bonos con lotería en junio de 1888, la compañía se negó a darle a De Reinach los diez millones de francos para que se los entregara a Herz, alegando que este no había hecho absolutamente nada y, por lo tanto, no se los merecía. Herz se hallaba entonces en Frankfurt y desde allí envió de inmediato un telegrama a los directores de la compañía para notificarles que De Reinach debía «pagar o sería destruido […]. Yo mismo lo destruiré todo antes de consentir que me roben un solo céntimo. Tomad en cuenta mi advertencia; hay poco tiempo».

Fue entonces cuando los directores entregaron a De Reinach el cheque por 3.390.000 francos que este llevó al banco y fraccionó en varios cheques al portador; los dos cheques con las cantidades mayores fueron para Herz. Desde ese momento, este había estado chantajeando a De Reinach y, por lo tanto, a la compañía del canal, por todo lo que pudiera conseguir.

Se desconoce el dominio que ejercía Herz sobre De Reinach, aunque hay innumerables teorías sobre varios secretos sombríos del pasado de De Reinach, cosas tan terribles que había estado dispuesto a llegar a donde fuera para mantener callado a Herz. Una de las teorías preferidas sostenía que De Reinach había cometido una traición para progresar socialmente o

en el mundo de las finanzas, vendiendo secretos de Estado probablemente a Italia o bien al Ministerio de Relaciones Exteriores de Inglaterra, y que Herz había logrado conocer los detalles.

En un momento dado, De Reinach había amenazado a Herz con desenmascararlo si no lo dejaba en paz, pero había sido una amenaza hueca. En otra ocasión, según Louis Andrieux, De Reinach, en el colmo de la desesperación, contrató los servicios de un asesino a sueldo para que acabara con Herz, pero esta acusación nunca fue verificada ni desmentida.

El relato de la última noche que De Reinach pasó con vida se fue revelando poco a poco, comenzando con un artículo que apareció en *Le Figaro*. Tan pronto como el barón se enteró de que Ricard había decidido proseguir con las acusaciones criminales, De Reinach regresó precipitadamente de la Riviera, y la noche fatal del 19 de noviembre fue a visitar a Herz en su casa cerca del Bois de Boulogne. Pero no logró verlo a solas, informaba el periódico. Otras dos personas estaban de visita: el ministro de Hacienda, Maurice Rouvier, y Georges Clemenceau, cuya misión era solicitar clemencia para De Reinach. Cuando se reveló este aspecto de la cuestión, la respuesta en la Cámara y en los cafés fue el surgimiento de numerosas teorías sobre la muerte de De Reinach: había sido envenenado por Rouvier, por Clemenceau o por Herz.

Rouvier renunció a su cargo de inmediato. Era cierto que había estado con De Reinach, explicó a sus asombrados colegas en un emocionado discurso. Le había parecido que cumplía con un deber de humanidad; De Reinach se estaba volviendo loco por las acusaciones de los periódicos, y Rouvier pensaba que Herz tenía el poder suficiente para acallar los ataques. Sin embargo, esas explicaciones no satisficieron a nadie y la caída de una figura del relieve de Rouvier —era el más brillante experto financiero del Gobierno y había sido primer ministro— sacudió todo París y desató el pánico en la Bolsa.

Clemenceau contó un relato similar, sin ningún vestigio de arrepentimiento. Dijo que había aceptado ir esa noche a la casa de Herz a petición de Rouvier, pues el ministro pensaba que su presencia era

importante. La reunión en el despacho de Herz había sido breve. De Reinach había dado muestras de una agitación extrema: «Tenía el rostro congestionado y se diría que los ojos se le iban a salir de las órbitas». Herz había declarado que ya era demasiado tarde para silenciar a los periódicos; por su parte, el asunto estaba concluido. Clemenceau recordó que Herz se había mostrado muy tranquilo, frío y controlado, sin ninguna compasión.

Más tarde, esa misma noche, De Reinach fue a visitar a su sobrino Joseph y luego a dos mujeres jóvenes a quienes mantenía en un ambiente respetable en la Rue Marbeuf. Parece que llegó a su casa a eso de la una de la mañana y fue hallado muerto seis horas después. La opinión general en París era que él mismo se había envenenado, y posiblemente eso fue lo que sucedió.

Fue Adrien Hebrard quien informó a Herz sobre la muerte de De Reinach, inmediatamente después de que este recibiera la noticia de labios de Joseph Reinach. Así pues, Herz fue uno de los primeros en enterarse y partió hacia Londres esa misma tarde, es decir, la tarde del domingo, un día antes de que se iniciaran las detenciones. Camino de la estación, se detuvo para ver a Andrieux a fin de informarle de que Joseph Reinach estaba «trabajando» en los papeles de su tío y se podía confiar en que no quedaría nada comprometedor por ese lado.

Herz fue el blanco de un torrente de invectivas en la Cámara, como era de esperar. Pero estaba fuera del país y era de suponer que allí se quedaría, así que en buena medida era un hombre de paja. El blanco real era Clemenceau.

¿Cómo era posible que un individuo como Herz, extranjero y médico charlatán, hubiese llegado tan lejos y tan deprisa? Detrás de De Reinach estaba Herz, ¿pero quién estaba detrás de Herz? ¿Quién era el poderoso jefe invisible de ese «pequeño judío alemán»?

«El nombre de ese infatigable y devoto intermediario, tan activo y peligroso, está en los labios de todos —exclamó el diputado Paul Déroulède, partidario fanático de Boulanger, que se autoproclamaba gran patriota—. De todos modos, ninguno de vosotros se atreverá a decir su

nombre, porque os paraliza un triple temor: el miedo a su espada, a su pistola y a su lengua. Bien, yo hago frente a las tres amenazas y digo su nombre: es… Monsieur Clemenceau.»

Al instante, la Cámara se convirtió en un tumulto de gritos. Uno de los diputados saltó a la tribuna y vociferó que Herz era un agente del Foreign Office, un espía británico. Así es, proclamó Déroulède, y Clemenceau había sido su colega.

Clemenceau respondió con furia contenida y, mirando directamente a su acusador, exclamó que era un mentiroso: «*Monsieur Paul Déroulède, vous en avez menti*».

Siguió el inevitable duelo, en un prado de la pista de carreras de caballos de Saint Ouen, a las afueras de París, en una tarde gris y fría pocos días antes de la Navidad. Déroulède, alto y sombrío, ocupó su puesto con la cabeza descubierta; Clemenceau, famoso como tirador experto, conservó el sombrero puesto. Se había convenido con anterioridad que pudieran estar presentes fotógrafos y que las palabras del agonizante se recogerían fielmente. Cada uno disparó tres veces; cada uno falló tres veces. Tras la descarga final, se vio a Déroulède examinando un rincón de su abrigo «con aparente aprensión».

Así pues, a finales de año, en menos de cuatro meses desde que Édouard Drumont comenzó a hacer sus revelaciones en *La Libre Parole*, había caído un Gobierno; se habían mencionado en la trama a tres antiguos primeros ministros, junto con dos ex ministros y dos prominentes senadores; más de un centenar de diputados o ex diputados estaban acusados de haber recibido sobornos; había ocurrido un probable suicidio; se produjo un pánico en la Bolsa y un duelo al que se dio mucha publicidad. El siniestro Herz se había convertido en un tema de fascinación mundial e iba aumentando la convicción de que Francia había sido víctima de una conspiración diabólica.

El único ingrediente que faltaba era la *femme fatale* y la sugerencia de que los altos cargos del Gobierno hubieran participado en placeres de la carne ilícitos. Pero poco después el corresponsal en París de *The New York Times* también añadió ese ingrediente. En una larga crónica publicada en

primera plana del *Times* del 15 de enero de 1893, se hacía referencia a la deslumbrante cortesana Léonide LeBlanc. No era demasiado lo que se decía, pero sí lo bastante como para dar a entender mucho más, aunque no había manera de verificar ni de ampliar los datos. Según la información del *Times*, la «casa de Léonide en París era el centro de todas las intrigas de Panamá y en sus comidas los ministros, diputados y periodistas incriminados se encontraban con los cajeros de la corrompida empresa. Ella misma emplumó lujosamente su nidito con el botín obtenido». Según el *Times*, Léonide «estaba tan enterada de todos los detalles» del asunto que nadie se hubiese atrevido a decir una palabra sobre ella, en particular en la Cámara de Diputados, «puesto que más de la mitad de sus miembros habían sido huéspedes bajo su techo en aquellos días de espléndida hospitalidad». Y eso fue todo, porque ya no se volvió a hablar de ella.

III

Para Ferdinand de Lesseps, los acontecimientos que se desarrollaban en París pasaban inadvertidos. Aunque su salud física había mejorado algo, pasaba los días ajeno a todo cuanto le rodeaba, sin desear otra cosa que la paz. Lo habían sacado de la ciudad para recluirlo en el retiro de su casa de campo, donde la señora De Lesseps tenía buen cuidado de que no viera a nadie a quien pudiera escapársele algo de lo que estaba pasando. Abrigado con una chaqueta cruzada de marinero, cubierta la cabeza con una gorra de lana y con un manto forrado de piel en las rodillas, se pasaba las horas mirando fijamente el fuego que ardía en la chimenea. Solo el día de Año Nuevo, cuando Charles no apareció para tomar parte en la tradicional reunión familiar, comenzó a mostrarse inquieto y quería saber lo que había pasado. Entonces se le informó de la verdad, y el efecto fue devastador; pero luego cayó en el lento declive silencioso del que ya no habría de recuperarse.

La detención de Charles en su piso de la Avenue Montaigne la realizó la policía con tanta discreción que su esposa no se dio cuenta de su presencia.

Sin embargo, al igual que Marius Fontane, Cottu y el ex diputado Sans-Leroy, Charles iba a ser tratado a partir de entonces como si fuera un peligroso enemigo público. Los detenidos fueron llevados a Mazas, la vieja cárcel metropolitana situada frente a la Gare de Lyon, y cada uno quedó en celdas separadas. No se permitían más visitas que las de los abogados; las pocas veces que fueron sacados de la cárcel para prestar declaración antes de los juicios iban esposados y bien custodiados dentro del carro cerrado que se utilizaba para transportar a los presos comunes.

Para Charles, la prueba iba a ser muy larga. Fue juzgado dos veces en dos tribunales separados y por diferentes acusaciones. El primer juicio fue por fraude y mala administración, por «maniobras fraudulentas para inducir la creencia en proyectos irreales y para suscitar esperanzas imaginarias sobre la realización de un suceso quimérico». El segundo juicio fue por corrupción de funcionarios públicos —soborno político—. Y puesto que el anciano señor De Lesseps se hallaba incapacitado para comparecer debido a las condiciones de su salud y su avanzada edad, Charles tendría que soportar todo el peso de la defensa.

El primer juicio comenzó en el Tribunal de Apelación de París, el 10 de enero de 1893, y duró cuatro semanas y dos días[8]. En vísperas de la primera sesión, reinaba en la ciudad un estado de ánimo extraño e inquieto. La gente, el pueblo de cualquier tendencia política, empezaba a cuestionarse abiertamente toda la estructura de la sociedad francesa. Un ambiente de desconfianza general impregnaba Francia entera. «En París, la situación se hace cada vez más insoportable», informaba Smalley, del *Tribune*. Se hablaba de un inminente golpe de Estado de los realistas; las unidades militares apostadas en torno a la ciudad se mantenían en estado de alerta. El embajador de Italia informaba a su Gobierno de que Francia estaba al borde de la revolución.

«Panamá» se había convertido en un término universal de ultraje y, para muchos, en un grito de batalla. *La Libre Parole* organizó para la noche del 6 de enero una gran concentración antisemita en el anfiteatro de los jardines del Tívoli. Los judíos crearon Panamá, gritó el principal orador, el marqués de Morès, y eran los judíos los que ahora se regocijaban ante la ruina del honor de Francia. Cuando varios centenares de espectadores se pusieron de

pie para protestar (mientras el resto del auditorio vitoreaba salvajemente), estalló un tumulto. Se destrozaron sillas, la gente cayó al suelo por los golpes y fue pisoteada.

Aquella no era «la verdadera Francia», telegrafiaba a su periódico en Nueva York el incrédulo Smalley. «La verdadera Francia es la del doctor Pasteur —decía a sus lectores para que lo tuvieran muy presente— […]. Es la Francia del barón Alphonse de Rothschild, quien donó un millón de francos para obras de caridad y logró que muchos pobres de París pudieran darle la bienvenida al Año Nuevo. No es la Francia de Panamá, sino la que permite pensar a los franceses, con inmensa alegría […] que ellos forman una gran república de Europa.»

Grandes multitudes se reunieron frente a las bonitas puertas de hierro forjado del inmenso y gris Palacio de Justicia y un inconfundible ambiente de recelo llenó la sala del Tribunal desde el momento en que entraron los prisioneros. Pronto volvió a reinar el silencio e hicieron su aparición Périver, el primer magistrado, los otros cuatro jueces y el fiscal, ataviados con togas y birretes negros con incrustaciones doradas. Ocuparon sus lugares, dejaron el birrete frente a ellos sobre el escritorio, tomaron sus lápices y Périver hizo una señal con la cabeza al escribano para que leyera las acusaciones.

Charles, el primero en testificar, se levantó del banquillo de los prisioneros, una hilera de cuatro sillas plegables colocadas directamente frente a los jueces. Detrás de él, también de pie, estaba su abogado defensor, Henri Barboux, quien, al igual que los restantes miembros de su profesión presentes, vestía la tradicional toga negra y blanca, con la pechera y cuello almidonados de los *avocat*. Charles parecía gozar de buena salud, incluso «se le veía lleno de energía», a pesar de que ya había pasado un mes en la soledad de su celda; pero mantenía una actitud circunspecta y levemente señorial. No se esforzaba por poner de manifiesto, como dijo uno de los periodistas, «ese ánimo que hubiera hecho de él una figura más digna de compasión».

Los demás prestaron declaración cuando les llegó su turno: la figura opaca y encogida de Fontane manifestaba el miedo que le embargaba y que le hizo aferrarse a su declaración de que había hecho lo que se le había ordenado; el impecable Cottu, que se retorcía nerviosamente el bigote negro; Gustave Eiffel, apuesto y miope, enérgico al hablar, junto a su abogado Pierre Waldeck-Rousseau, futuro primer ministro de Francia. Aunque Eiffel no estaba en prisión con los demás, había sido formalmente acusado de obtener ganancias ilícitas de un contrato por el cual se le garantizaba, entre otras cosas, el pago de una suma enorme en concepto de adelanto, así como otra gran suma como indemnización si la compañía no cumplía con el compromiso de proporcionarle la maquinaria para las esclusas dentro de un plazo ridículamente corto. En conjunto (según estimó la comisión de diputados), la compañía había pagado a Eiffel más de 74 millones de francos, lo que suponía unos beneficios descomunales. Como ejemplo, en concepto de indemnización por no haber entregado la maquinaria requerida a tiempo, la compañía le pagó 18 millones de francos, mientras que su presupuesto para esa misma maquinaria no llegaba a los dos millones de francos.

Sin embargo, en defensa de Eiffel cabría decir, como admitió la misma comisión, que el famoso ingeniero no había hecho nada deshonesto, sino que había aprovechado las ventajas que le ofrecía aquel «curioso» contrato. Además, si se hubiera completado el proyecto y se hubiesen construido las esclusas, las ganancias de Eiffel habrían disminuido considerablemente.

En respuesta a las preguntas de los magistrados, Eiffel admitió que le había impresionado mucho que Ferdinand de Lesseps solicitara su ayuda, pero que todos los tratos y negociaciones los había hecho con el barón De Reinach. «Y había dudado —recordó Eiffel—. Dudé mucho tiempo.»

Un anciano decrépito, sordo y casi ciego, citado como testigo del fiscal y que había llegado desde Nîmes, hizo una conmovedora descripción sobre cómo había invertido hasta el último céntimo de sus ahorros en comprar acciones de Panamá, después de haber visto a Ferdinand de Lesseps durante una de las reuniones organizadas para vender los bonos con lotería. Después

el fiscal hizo comparecer a otras cuatro «víctimas» similares; el último en declarar, tras decir al tribunal que se había arruinado, recordó que el propio Ferdinand de Lesseps le aconsejó que conservara sus acciones de Panamá. «Su caso es terrible —admitió el primer magistrado—. Todos los que estamos aquí lo compadecemos.»

Ninguno de los testigos puso en duda la buena fe de Charles de Lesseps. Armand Rousseau descartó toda idea de que Charles hubiera podido albergar intenciones fraudulentas. Como el aspecto político de la cuestión no se estaba tratando y no aparecieron personalidades políticas para declarar, Charles siguió siendo la figura central. Afirmó que desde el principio sus propósitos fueron servir a su padre como mejor pudiera y que estaba orgulloso de haber podido desempeñar esa misión y de haber permanecido a su lado hasta el fin. Confirmó que a Baïhaut, que ya estaba detenido y en espera de juicio, se le había pagado para que presentara en la Cámara el proyecto de ley sobre los bonos de la lotería, y que a De Reinach se le había pagado también.

> —Habéis dispuesto de los millones de vuestros accionistas intencionalmente —acusó el fiscal, un hombre calvo, de mirada feroz, que se llamaba Ráu.
>
> —Lo hicimos con la misma intención que uno entrega su reloj cuando se le requiere a punta de pistola —repuso Charles.
>
> —¿De qué manera, según usted, utilizó el barón De Reinach esas enormes sumas? —interrumpió el juez Périver.
>
> —Las utilizó para remunerar a los financieros y, sin duda alguna, a los senadores, diputados y ministros. También hubo otros que ayudaron a De Reinach —dijo Charles. Había tenido cuidado de no preguntar qué se había hecho con el dinero.
>
> —Eso significa que dejó en sus manos el trabajo sucio que usted prefería no hacer personalmente; pero al mismo tiempo les proporcionaba los medios para hacerlo.

Charles no respondió, y a medida que avanzó el juicio se mostró cada vez más solemne e inseguro. A veces hablaba en voz tan baja que solo los que estaban en primera fila podían escucharlo.

El fiscal se refirió «al mayor fraude de los tiempos modernos». Dirigiéndose a los acusados, exclamó: «No puede haber titubeos para castigar a esos criminales que para atraer los millones recurrieron a todas las maniobras, a cualquier fraude […] Yo exijo para ellos la más rigurosa aplicación de la ley».

El alegato de defensa de Ferdinand y Charles de Lesseps, realizado por Henri Barboux, un hombrecillo de cabello blanco, fue el clásico ejemplo de la oratoria jurídica del siglo XIX y duró casi dos días. Con frases vibrantes y una emoción cada vez mayor, apeló al tribunal para que recordara quién era Ferdinand de Lesseps, lo que había hecho durante su vida, lo que había significado para Francia, lo que todavía significaba para los corazones de millones de personas, incluidos los que más habían sufrido por el fracaso de Panamá. Pasaban las horas, marcadas por un gran reloj de bordes dorados que colgaba de una pared. Cuanto más hablaba el defensor, mayor era la tensión de su auditorio. «Imaginaos lo que sucedería —dijo— si el viejo héroe entrara en este momento en la sala para hablar en su defensa», y pareció que parte del auditorio contenía el aliento, esperando que las puertas traseras se abrieran de par en par en cualquier momento.

¿Cómo era posible que a sus clientes se les acusara de cometer fraudes, si ninguno de ellos había tomado nada para enriquecerse?[9] Era verdad que se habían calculado mal los gastos de la obra, ¿pero cuál de los grandes proyectos había costado lo que se había calculado originalmente? Sus clientes no habían sido los únicos en depositar su confianza en el éxito final de la empresa. *Le Grand Français* podía ser culpable de haber caído en un pecado solamente: el exceso de optimismo. Pero debía tenerse en cuenta que únicamente los optimistas triunfarán en este mundo; los pesimistas no llegan a ser más que espectadores.

El Tribunal de Apelación emitió su juicio la mañana del 9 de febrero, frente a una sala «tan colmada de público que el ambiente era sofocante». A los cinco implicados se les declaró culpables de todas las acusaciones; y la sentencia que se dictó contra ellos fue más severa de lo que se esperaba. Ferdinand y Charles de Lesseps fueron condenados a cinco años de prisión y al pago de una multa de 3.000 francos. Fontane y Cottu fueron sentenciados a dos años de cárcel y el pago de la misma suma. Eiffel, a quien se declaró inocente de complicidad en la estafa, fue considerado culpable del uso indebido de los fondos que se le habían confiado. Según la sentencia, debía cumplir dos años de prisión y pagar 20.000 francos de multa.

Varios días después, por la noche y escoltado por dos oficiales de policía, Charles salió de la prisión de Mazas con un permiso especial. Ferdinand de Lesseps había estado pidiendo con insistencia que su hijo lo fuera a ver y acusaba a Charles de ingratitud porque lo había abandonado. La ansiedad del anciano llegó a tal extremo que su médico se había preocupado mucho.

Charles, su esposa y los dos policías llegaron a la pequeña estación de tren más próxima a La Chesnaye pasada la medianoche. Un coche los estaba esperando y viajaron otros veinticuatro kilómetros por la oscura campiña para llegar al castillo a eso de las tres de la mañana. Al despuntar el día, Charles fue a ver a su padre.

Encontró al anciano despierto, pero todavía en la cama. Sobre una mesita, al lado del lecho, había muchos periódicos de París, todos con fechas de más de un año de antigüedad.

> —Buenos días, padre. Hoy he podido dejar mi trabajo y aquí estoy.
> —¡Ah, Charles! —respondió el anciano—. ¿Qué hay de nuevo en París?
> Sin esperar respuesta, besó varias veces a su hijo, repitiendo solo:
> —¡Ah, Charles! ¡Ah, Charles!

Al mediodía, cuando la familia se reunió en el inmenso comedor con sus grandes aparadores tallados del siglo XVII, Ferdinand de Lesseps entró lentamente, apoyándose en un bastón, y fue a ocupar su lugar acostumbrado en la cabecera de la mesa. Nadie le explicó quién era el policía que se sentó junto a Charles, ni él lo preguntó. Hubo un momento en que sonrió a su hijo y pareció que iba a decir algo.

Por la tarde, Charles, la familia y los dos policías dieron un largo paseo; luego, al anochecer, el prisionero fue llevado de regreso a París.

Después de aquella visita, Charles se transformó en otro hombre. Se comentaba que su actitud durante el primer proceso había sido muy meditada, pues la estrategia era que la discreción e incluso el silencio en ciertas cuestiones supondrían una sentencia más leve. Quizá hubiera algo de cierto en esa interpretación, pero no concordaba con su carácter. Es más

probable que los meses en prisión, las humillaciones del juicio y la visita a La Chesnaye le incitaran a hacer un examen de conciencia del que resultaron opiniones enteramente distintas sobre sí mismo y sus responsabilidades.

Su comportamiento durante el segundo juicio fue también el de un perfecto caballero, pero ahora se adivinaba en él un inconfundible atisbo de resentimiento; eso y la compostura externa —incluso la tranquilidad— de un hombre a quien no le quedaba nada que perder, que ya no tenía a nadie a quien proteger, que ha decidido pasarse la vida en los tribunales.

De nuevo, el escenario era el Palacio de Justicia, pero esta vez el más amplio Tribunal de lo Penal y ante un jurado. A Charles y a Fontane se les acusaba de haber distribuido sobornos; Baïhaut, Sans-Leroy, tres diputados relativamente desconocidos, un senador sin relevancia y un intermediario llamado Blondin, antiguo empleado del Crédit Lyonnais, fueron acusados de haberlos aceptado. Las acusaciones contra los personajes más conocidos implicados hasta entonces —Floquet, De Freycinet, los senadores Grévy y Renault, varios diputados notables— se habían desestimado por falta de pruebas. Así pues, los políticos importantes no serían juzgados. Tampoco Ferdinand de Lesseps.

Arton, el artista de la estafa, también iba a estar ausente. Había sido un quebradero de cabeza para la policía, pues en las últimas semanas había mantenido muy ocupados a dos detectives de París, uno de ellos ayudante del jefe de la Sûreté, que lo anduvieron persiguiendo por media Europa, de Budapest a Bucarest, Jassy, Nuremberg, Praga, Magdeburgo, Hannover y después otra vez a Budapest, donde los detectives perdieron la pista. Nadie podría decir dónde se encontraba.

También Cornelius Herz figuraba esta vez en la lista de los acusados. Pero se hallaba recluido en un hotelito junto al mar en Bournemouth (Inglaterra) y se negaba a regresar a París, alegando que él, lo mismo que el anciano De Lesseps, estaba demasiado enfermo para viajar. Y al parecer no se podía hacer nada. Para asegurar su aislamiento total, Herz había alquilado el hotel completo, lo que no fue difícil en esa época del año. Se

enviaron dos detectives de Scotland Yard para detenerlo con una orden de extradición, pero aseguraron que no habían podido hacerlo porque, en efecto, era un hombre muy enfermo. Se le impuso la detención domiciliaria en el hotel hasta que varios eminentes galenos de Londres, incluido el médico particular de la reina, el doctor Russell Reynolds, pudieron acudir a Bournemouth para emitir una opinión. Cuando examinaron a Herz, certificaron por unanimidad que el enfermo se hallaba en un estado de extrema gravedad.

¿Pero y si Herz había montado una representación? ¿Y si en realidad era un agente del Foreign Office, como se le había acusado, y todo aquello no era más que teatro?

París estaba lleno de estas conjeturas, y hasta hoy nos hacemos las mismas preguntas. Pero si todo era fingido, a Herz habría que darle un premio como actor insuperable del teatro, o bien sería necesario admitir que el nuevo Gobierno francés, el del primer ministro Alexandre Ribot, había intervenido en el asunto, puesto que varios médicos franceses, en rápida sucesión, acudieron también a Bournemouth, invitados por el Foreign Office para ver a Herz, e informaron de que el paciente se encontraba en un estado desastroso, física y mentalmente.

Así pues, Herz, todavía bajo arresto, se quedó en su hotel particular, contemplando el mar inglés. Nadie podía verlo ni conseguir noticias suyas, hasta que apareció Emily Crawford y convenció a los guardias que custodiaban la puerta principal, subió las escaleras y se metió en el dormitorio de Herz. La entrevista fue la única que este concedió en su vida y en ella se hicieron preguntas sobre el asunto de Panamá que nunca se responderían.

Emily Crawford informó de que Herz sufría la enfermedad de Bright (una aguda inflamación de los riñones), complicada con un padecimiento sin nombre del sistema nervioso. Ella misma vaticinaba que ya no saldría con vida de aquel hotel.

Lo encontró en la cama, incorporado entre almohadas y cubierto con mantas y pieles. Emily se impresionó al advertir los cambios que se habían operado en él, «pero las lucecillas de sus ojos claros no habían perdido nada

de su brillo eléctrico […]. La claridad y el vigor con que se expresaba eran asombrosos».

Le dijo que De Reinach se había dejado envolver en las redes de una vasta intriga europea que tenía por objeto el «reajuste» de las alianzas en las que por entonces tomaban parte las potencias centrales y «llenar los bolsillos» de una sociedad de políticos que estaban trabajando bajo la dirección de De Reinach.

> Iban a dividirse entre ellos una suma de dinero tremendamente grande que debería obtenerse como comisión de un préstamo estatal emitido en París bajo los auspicios de M. Rouvier y mediante *virements* o transferencias de créditos aprobadas por votación en el Parlamento [la Cámara de Diputados] de los Departamentos de Guerra y de Obras Públicas al Ministerio de Asuntos Exteriores, que debería pagar a los miembros de la sociedad.

La historia parecía extraída de *Las mil y una noches*, escribía Emily. «Pero yo no la consideraría tan fantástica. El señor Herz era el personaje clave de muchos escándalos peores que el de Panamá.»

Herz declaró que los documentos incriminatorios se hallaban en Londres, en un lugar absolutamente seguro. La razón por la que se negaba a volver a Francia era que se le había acusado de traición y espionaje en la Cámara, lo cual significaba que podría ser juzgado a puerta cerrada. Estaba casi seguro de que la sentencia sería una larguísima condena de cárcel en la isla del Diablo.

«Aquí huele muy mal», se dice que exclamó uno de los espectadores la mañana del 8 de marzo cuando comenzó el segundo juicio. «Es cierto —respondió otro—. Huele a chivo expiatorio.»

Aquella vez los jueces estaban ataviados con magníficas togas rojas y en la fila de testigos figuraban Floquet, De Freycinet y Clemenceau. También hubo la novedad de que las observaciones de algunos testigos lograron que el auditorio se desternillara de risa. Sans-Leroy, por ejemplo, declaró durante el segundo día del juicio que los 200.000 francos que había depositado en su cuenta bancaria inmediatamente después de que la comisión de la Cámara votó en favor de los bonos con lotería eran una parte

de la dote de su esposa. Su actitud, insistió después de que el juez pidiera orden, siempre había sido «la de un miembro de una comisión que deseaba ser ilustrada», lo que provocó en el auditorio otra convulsión de risa.

Después, ese mismo día, Charles Baïhaut, con la cabeza baja y la voz entrecortada, hizo una larga y dolorosa confesión. El en otro tiempo ministro intachable admitió haber recibido el pago de 375.000 francos por dar su apoyo al proyecto de ley de la lotería. «Durante quince años fui un servidor fiel de Francia, como diputado y como ministro, y llevé una vida irreprochable. Ni siquiera ahora soy capaz de entender cómo pude haber pecado.»

Pese a todo esto, Charles de Lesseps volvió a ser el centro a cuyo alrededor giraba un drama que mantenía a la nación hechizada. Su relato fue franco, gráfico y muy interesante. Los espectadores se dieron cuenta inmediata del cambio. «Su inteligencia, su habilidad y la dignidad de su porte causaron una marcada impresión —escribió el historiador francés André Siegfried—. Apareció sobre todo como alguien que ha estado luchando contra una banda de delincuentes. Había asumido una tarea imposible, lo había hecho a sabiendas de que era un error, y a pesar de ello había tratado de combatir valientemente hasta el final. Pero los estafadores le habían ganado la batalla.»

Podía haber echado la culpa a su padre, pero no lo hizo, ni siquiera de forma indirecta. Su posición, expresada con palabras sencillas, era que ni él ni ningún otro directivo de la Compagnie Universelle habían sobornado a nadie; por el contrario, habían sido víctimas de la extorsión repetidas veces. Todos querían sacar tajada. A la compañía le habían exigido pagar para obtener apoyo político, para conseguir influencia en la Bolsa, por la buena disposición para no desacreditarla, advirtiéndole que de lo contrario se atuviera a las consecuencias. Reporteros de periódicos, asesores financieros, personas que conocían a otras personas que supuestamente podían ayudar o perjudicar. «Parecían surgir del pavimento. Teníamos que hacer frente a sus amenazas, sus difamaciones y sus promesas rotas.»

En un momento dado, cuando el juez Pilet Desjardins le dijo que «abreviara», Charles le replicó con calma: «No; tengo tiempo suficiente. Todo esto es necesario para mi defensa».

Continuó explicando que los financieros poderosos no podían obligar a nadie a comprar acciones o bonos, pero sin duda sí podían impedir que se compraran. Describió las propuestas iniciales de Herz, hablando de las «mejoras» que podía conseguir para la posición de la compañía frente al Gobierno. «Habríamos preferido que nunca se hubiese acercado a nosotros, pero […] era mejor hacer lo que sugería y tenerlo como aliado, que hacer lo contrario y tenerlo como enemigo.» Herz lo había llevado a visitar al presidente Grévy en su casa de campo, y Charles recordaba que fue recibido como un amigo de la familia. «Entonces quedé convencido de que Herz era un hombre al que convenía tener de nuestro lado.»

> —Vuestro deber como un hombre honrado era señalar la puerta a un individuo de esa calaña —interrumpió el juez.
>
> —Pero no podíamos tener como enemigo al socio oculto de *La Justice* —repuso.

Recordó que la primera venta de bonos con lotería había sido un fracaso por los telegramas anónimos que anunciaban la muerte de su padre. «Se detuvieron las suscripciones, se cancelaron las ventas y apelamos a los tribunales para que se impusiera un castigo a los que habían enviado los telegramas, pero no se persiguió a los culpables. Nos vimos obligados a protegernos por nosotros mismos […]. Los financieros nos aleccionaron sobre la manera de recurrir a esos métodos que ahora son del dominio público. Ellos nos decían: “A menos que entreguéis dinero a todos los bancos que están bajo la influencia de Girardin [Émile de Girardin, el propietario de *Le Petit Journal*], tendréis a todos los periódicos de París en vuestra contra”. Seguíamos resistiéndonos a utilizar esos métodos, los periódicos nos atacaron y al final nos vimos obligados a pagar cantidades enormes a derecha y a izquierda […] y ese modo de proceder era alentado por el Gobierno.»

«Deje en paz al Gobierno», replicó el juez con aspereza, y sus palabras provocaron un gran tumulto entre el auditorio y gritos de: «¿Por qué el Gobierno no? Queremos la verdad», y el juez ordenó desalojar la sala.

Charles testificó después que había decidido no pagar a De Reinach y que este lo había amenazado con hacer que la compañía compareciera ante los tribunales, advirtiéndole que un escándalo público colocaría a la

compañía al borde de la bancarrota. Pero Charles había decidido correr el riesgo, y habría logrado sus propósitos de no ser porque primero Floquet, después De Freycinet y luego Clemenceau, por riguroso turno, le mandaron llamar para decirle —«por el bien de la República»— que pagara a De Reinach y mantuviera las aguas tranquilas. Boulanger había resurgido, explicó Charles, y tenían miedo de las consecuencias en el caso de que la compañía de Panamá se arruinara de repente. «Se mostraron muy corteses en las entrevistas. No me agarraron del cuello de la camisa…»

Cuando les llegó su turno, De Freycinet y Clemenceau negaron haber tomado parte en el asunto. Charles Sans-Leroy aseguró que no tenía la menor idea de cómo sus iniciales habían aparecido en los talonarios de los cheques incriminadores. Cuando el fiscal formuló contra él la acusación de haber vendido su voto, Sans-Leroy, hombre alto y muy feo que usaba quevedos, repuso con total serenidad: «Pruébelo».

Es probable que Charles de Lesseps dijera la verdad tal como la conocía durante todo «El Gran Juicio de los Sobornos». Sin embargo, ni Floquet, De Freycinet, Clemenceau, Rouvier ni nadie importante fueron procesados jamás. Tampoco fueron sometidos a juicio los propietarios de periódicos o los periodistas. Los diputados y el senador sometidos a juicio fueron absueltos, incluido Sans-Leroy. La única figura política que fue condenada fue Baïhaut, y solo porque había confesado.

El jurado entregó su veredicto el 21 de marzo de 1893. Charles y Blondin, el intermediario en el trato con Baïhaut, fueron declarados culpables con circunstancias atenuantes. A Charles se le condenó a un año de prisión; a Blondin, a dos. La condena contra Baïhaut fue de cinco años de prisión, la pérdida de sus derechos civiles, una multa de 750.000 francos y la devolución de la cantidad total de 375.000 francos con que había sido sobornado. En caso de que Baïhaut fuera incapaz de hacer frente a esos pagos, se nombraba responsable a Charles de Lesseps. Este fue el único que mantuvo su actitud digna durante la prolongada lectura de la sentencia.

De todo lo que se dijo en el curso de los dos juicios y del gigantesco informe elaborado por la comisión de diputados cuando dieron por

terminadas sus investigaciones en junio, cabe extraer algunas generalidades y uno o dos datos interesantes.

La cantidad total pagada a De Reinach, Herz y diferentes políticos, directamente o por medio de De Reinach o Arton, solo se puede aproximar. De Reinach, por ejemplo, recibió unos 4.500.000 francos por ocuparse de las emisiones de acciones, más otros tres millones de francos por «publicidad», más casi cinco millones de francos cuando Herz amenazaba con «arruinarlo todo», lo que hace un total de 12.500.000 francos (2.500.000 dólares). Una parte de esa suma constituía un pago enteramente legítimo, por lo menos en teoría (por las tareas que desempeñó en las diversas emisiones de acciones); una buena porción de la suma (según los talonarios de los cheques) sirvió para ganar los favores de varios políticos; y el resto, una suma muy importante, fue a dar a manos de Cornelius Herz. Pero se sabía que este había recibido otros 600.000 francos directamente de la compañía; Baïhaut obtuvo 375.000; Floquet, 250.000, y, casi seguro, Sans-Leroy consiguió 300.000. Y sin duda hubo otros más. ¿Cuántos? Quizá fueran más de cien, como había denunciado el valiente y desagradable Delahaye. Jamás se sabrá. Pero parece razonable suponer que la cantidad total que se pagó para conseguir influencias políticas y «simpatías» en la Bolsa no debió de ser menor de los veinte millones de francos (unos cuatro millones de dólares). Y puede que fuera mucho más.

Las cantidades pagadas a la prensa desde la primera emisión de bonos en 1880 —un asunto sobre el que se habló muy poco durante los juicios—, según los cálculos de la comisión, fluctuaron entre los doce y los trece millones de francos. No fueron menos de 2.575 periódicos y diarios franceses los que obtuvieron beneficios de la compañía. Hubo incluso algunas publicaciones efímeras que se fundaron con el único propósito de sacar tajada. Además de los gigantes como *Le Temps* y *Le Petit Journal* (que recibieron las sumas mayores), en la lista completa figuraban algunas publicaciones tan curiosas como el *Boletín de Vinos y Alcoholes*, el *Diario de los Apicultores* y el *Eco de las Sociedades Corales*.

Con frecuencia se realizaban pagos a un editor o escritor particular (por ejemplo, los cheques extendidos a nombre de Arthur Meyer, de *Le Gaulois*, supusieron cien mil francos); aunque a menudo, sobre todo en los primeros

años, la confianza que esos periodistas manifestaban en la empresa de Panamá, su fe en Ferdinand de Lesseps, eran auténticas. Un cronista que escribió varios artículos sobre el canal de Panamá, a razón de mil francos cada uno, quedó tan profundamente convencido de lo que había escrito que invirtió sus ahorros en la compra de acciones de Panamá, y los perdió.

Asimismo, se debe señalar que esas prácticas no eran ilegales ni poco ortodoxas. En realidad, lo que más impresionó a la comisión fue la extensión de los servicios prestados por el dinero que se invirtió. Sumas tan enormes como doce o trece millones de francos solo representaban el 1 por 100 de los gastos totales de la compañía. Era lamentable, por supuesto, declaró la comisión, que la prensa tuviera necesidad de recurrir a semejantes prácticas, pero así era la realidad de la supervivencia.

De los condenados, fue Baïhaut el que más sufrió. Se le recluyó en solitario en una cárcel donde se obligaba a los internos a llevar una capucha cada vez que se los sacaba de sus celdas. Al cabo de los tres años, los tribunales y la opinión pública decidieron que ya había recibido suficiente castigo.

Gustave Eiffel, el único ingeniero a quien salpicó el escándalo, fue absuelto más tarde de haber cometido «actos deshonestos» por una comisión investigadora especial formada a solicitud del gran canciller de la Legión de Honor. Pero su brillante carrera como constructor llegó a su fin; desde entonces se dedicó a trabajos completamente distintos, en el campo de la meteorología y la aerodinámica.

De Freycinet, Floquet y Rouvier lograron recobrarse de su desgracia y se les volvió a admitir en sus cargos. Con el tiempo, Loubet llegó a ser presidente de la República.

Para Georges Clemenceau, el futuro salvador de Francia —*Le Père de la Victoire* durante la Primera Guerra Mundial—, las elecciones de 1893 fueron un desastre. Los votantes habían dado su veredicto sobre el papel que desempeñó en el asunto de Panamá y fue necesario que pasaran nueve años para que regresara con éxito a la vida pública. La interpretación que él mismo dio al escándalo fue que había sido tramado por los partidarios de

Boulanger y que la única razón por la que atacaron a Herz fue porque se había negado a darles dinero. En 1917, cuando volvió a surgir para salvar al país, Clemenceau tenía ya setenta y seis años, la misma edad que contaba De Lesseps cuando se propuso rescatar el honor de Francia después de la derrota de Sedán.

En cuanto a Cornelius Herz, pasó el resto de su vida enclaustrado en el hotel de Bournemouth. No se puede determinar cuánto de verdad o de mentira había en lo que le contó a Emily Crawford. Nunca llegó a encontrarse el escondite secreto de los documentos acusadores. Murió en 1898 y se llevó consigo a la tumba todo lo que sabía sobre el asunto.

A Léopold Émile Arton se le descubrió por fin viviendo tranquilamente en Londres. Se le obligó a regresar a Francia, fue procesado, declarado culpable y enviado a prisión. A los pocos años de quedar en libertad se suicidó. Sin embargo, había alcanzado una especie de inmortalidad. Las anécdotas de su fuga de los dos detectives se convirtieron en la delicia de las revistas de variedades de París, y entre los observadores más fascinados de su juicio se hallaba Henri de Toulouse-Lautrec, quien hizo una serie de rápidos esbozos a lápiz del proceso.

Gustave Eiffel no fue nunca encarcelado porque en junio de 1893 el Tribunal de Casación, el tribunal supremo de Francia, anuló el veredicto del Tribunal de Apelación. Eiffel, Fontane, Cottu, Ferdinand y Charles de Lesseps fueron absueltos por cuestiones técnicas: las órdenes de detención, emitidas el 21 de noviembre de 1892, habían llegado más de tres años después del más reciente de los delitos supuestos y, por lo tanto, dictaminó el tribunal, dichos delitos habían prescrito.

Puesto que la decisión no era aplicable a la reciente sentencia del Tribunal de lo Penal, Charles tuvo que cumplir un año de cárcel, pero le fueron descontados los meses que había pasado en la prisión de Mazas esperando el juicio, y cuando cayó enfermo, fue trasladado a un hospital y allí permaneció hasta completar su sentencia. Fue puesto en libertad en septiembre de 1893.

Sin embargo, no terminaron ahí sus problemas. Como Baïhaut no estaba en condiciones de pagar su multa e indemnización, en 1896 se le ordenó a Charles que pagara cerca de 900.000 francos en su nombre. Incapaz de

conseguir más que una mínima parte de esa suma y ante otra sentencia de prisión si no la saldaba por completo, huyó del país y se refugió en Londres, donde vivió en un exilio impuesto por él mismo. En enero de 1899, el Gobierno francés acabó aceptando un pago parcial y Charles de Lesseps pudo regresar a París. Para entonces habían transcurrido diez años desde la ruina de la compañía del canal y hacía cuatro años que Ferdinand de Lesseps había muerto.

Durante los restantes años de su vida se negó a hablar de Panamá con sus familiares y amigos. No hablaba de eso —recordó un sobrino suyo que lo adoraba— «nunca, nunca, nunca». Y en opinión de los que mejor lo conocían, se le siguió considerando un hombre honrado y admirable. La compañía de Suez lo mantuvo en su puesto de la mesa directiva, incluso durante el tiempo que pasó en la cárcel. «Es necesario reconocer que era un hombre honorable, chapado a la antigua —afirmaría su sobrino—. Estoy absolutamente seguro, aunque no conozco bien la historia porque es muy complicada, de que él no habría hecho nunca nada que le pareciera deshonesto. Eso lo sostengo.»

Charles estuvo con su padre cuando este murió. El fallecimiento ocurrió al año siguiente de la salida de Charles del hospital. También estaban presentes la señora De Lesseps y el resto de la familia cuando la muerte llegó tranquilamente para el viejo aventurero. Murió en La Chesnaye, en su dormitorio del segundo piso que daba al sur, en el atardecer del 7 de diciembre de 1894, tres semanas después de haber cumplido los ochenta y nueve años.

El cuerpo fue llevado a París en tren para que lo sepultaran en el cementerio de Père Lachaise. No hubo un gran cortejo fúnebre, ni se reunieron multitudes durante los servicios religiosos junto a la tumba; solo los familiares, un representante de la Société de Géographie, un amigo de la infancia muy anciano y los directores de la Compañía del Canal de Suez. Esa compañía pagó todos los gastos del funeral. En los panegíricos no se mencionó jamás la palabra «Panamá».

IV

La extraordinaria aventura había durado más de una década. Según los cálculos más fiables, había costado 1.435 millones de francos (unos 287 millones de dólares), mil millones de francos más que el coste total del canal de Suez y muchísimo más de lo que se había gastado hasta entonces en una obra de cualquier clase en tiempos de paz.

El número de vidas perdidas —cuestión que, por extraño que parezca, se evitó en el transcurso del caso— no se determinó, y sigue desconociéndose con certeza. Tras el examen de los registros franceses, el doctor Gorgas llegaría a la conclusión de que habían muerto por lo menos veinte mil hombres, tal vez veintidós mil. Posiblemente sea una cifra muy alta, pero sigue siendo el cálculo aceptado.

La derrota financiera y psicológica experimentada por Francia tan poco tiempo después del desastre de Sedán pareció una jugarreta cruel e injusta del destino. Incluso Bismarck se lamentaba de que la dolorosa tragedia hubiese caído sobre un pueblo tan intrépido. Además, la oleada de antisemitismo desatada por Édouard Drumont pronto iba a desbordarse en el desdichado *caso Dreyfus*.

Había sido un disparate tan descomunal, un fracaso de tal magnitud, con unas repercusiones tan amplias, que nadie sabía qué hacer. A medida que fue pasando el tiempo, se tendió a olvidarlo como la locura de un hombre, Ferdinand de Lesseps, sobre quien había opiniones muy diferentes.

Entre los distintos conceptos que se tenían sobre él, el más difundido lo presentaba como un hombre entusiasta que comenzó con una fe ilimitada en su omnisciencia y acabó transformándose en sus peores instintos en el momento en que sus planes comenzaron a zozobrar. Era natural que hubiese caído con De Reinach, Herz y los restantes de su calaña, puesto que él también era un gran estafador. Francia y el mundo habían sido engañados, según muchos abogados y empresarios que exigían que el esfuerzo de Panamá se considerara «con las reglas habituales de rectitud financiera», ni más ni menos.

Para muchos escritores estadounidenses, De Lesseps había sido el primer actor de una comedia de lo absurdo, «bailando y haciendo piruetas

delante del escenario muy contento, al parecer completamente ajeno a todo lo que le rodeaba, con excepción de sus cabriolas». Más tarde, en Panamá, fue creencia general entre los trabajadores estadounidenses que De Lesseps había muerto en un manicomio.

Para un número sorprendentemente alto de franceses, seguía siendo el héroe querido, el «adorable viejecito» que por desgracia carecía de facultades para analizar con sensatez o para utilizar el sentido común, como les sucedía a todos los genios creadores. Su sometimiento a las demandas de los financieros y los políticos corruptos había sido tan inocente como su indiferencia hacia lo que los ingenieros llamaban cuestiones prácticas. Tenía la mirada puesta en su buena estrella, aunque esta vez le falló. Discutir su tragedia era cuestionar la influencia de los astros. Era un punto de vista que le concedía la inocencia, convirtiéndolo en un bobalicón. Su gran ingenuidad le hizo un héroe y le destruyó. Para una mente como la suya, la destrucción era, a fin de cuentas, inevitable, como lo había sido para Juana de Arco, por ejemplo, porque esa es la recompensa que otorga el mundo a la locura santa.

Pero cuando los acontecimientos se fueron alejando en la distancia, De Lesseps se convirtió en algo completamente diferente. Se le veía cada vez más como la víctima trágica de las fuerzas terrenales que no había podido dominar: la selva infernal; los ambiciosos asesores técnicos, dispuestos a decirlo todo o a ocultarlo todo para satisfacer sus fines egoístas; los financieros sin escrúpulos (a los que mucha gente consideraría para siempre financieros judíos sin escrúpulos). Según esta interpretación, el error fatal de De Lesseps había sido envejecer. En cierta ocasión, durante el caso de Panamá, apareció un artículo periodístico en el que se compadecía a De Lesseps y se insinuaba que hubiera sido mucho mejor para él morir antes, cuando se hallaba en la cumbre de su carrera; de inmediato, Madame de Lesseps respondió con una carta conmovedora, que se citó mucho entonces y durante los años venideros.

«No protestaré por ese sentimiento tan poco cristiano —escribió—, pero sí afirmaré que su autor no debe de haber pensado en la esposa y los hijos que quieren y veneran profundamente a ese anciano y para quienes su vida,

por frágil que sea, es lo más precioso del mundo. No es ningún crimen llegar a viejo.»

Así pues, la conclusión que se extraía era que habría triunfado si no hubiese envejecido, y que habría repetido su victoria de Suez en Panamá si hubiese sido el mismo De Lesseps, en plena madurez y en posesión de sus famosos «poderes».

Por supuesto, había algo de verdad en estas interpretaciones, pero en lo fundamental no eran más que falsas ilusiones. El verdadero hombre había sido mucho más complejo, sus motivos mucho más ambivalentes, y su personalidad estaba compuesta de muchas más contradicciones; no era posible describirlo con respuestas simplistas. Era al mismo tiempo el más audaz de los soñadores y el más astuto de los manipuladores de trastienda. Era el optimista indestructible, el que creía en lo más hondo de su alma que la bondad y la rectitud triunfaban siempre a la larga; y era absolutamente capaz de engañar y de halagar la vanidad y la avaricia de los demás. Era un hombre confiado, decente, atractivo, que, varios años después de haber iniciado las obras del canal, confesaba a un periodista que él ya sabía, desde un principio, que iba a haber grandes tropiezos; y en tono despreocupado podía informar a la prensa de que sus ingenieros habían desviado todo el curso del imprevisible río Chagres; y en vísperas de que se produjera la caída definitiva e inevitable, era capaz de anunciar a los accionistas que lo adoraban que el triunfo estaba al alcance de la mano.

Sin duda, en su gastado sistema se habían endurecido las arterias, pero sostener que la vejez fue la causa de su derrota es pasar por alto muchos otros factores importantes. Además, su avanzada edad solo se presentó como un problema al final, cuando la causa ya estaba perdida. Hasta entonces había hecho alarde de una prodigiosa juventud que cautivaba a sus seguidores y que impresionaba a observadores próximos tan parcos e imparciales como John Bigelow. También se podría argumentar que su fracaso se debió a haberse negado a envejecer, a su incapacidad para aparecer y actuar de acuerdo con su edad. No es ningún crimen negarse a envejecer, había dicho Madame de Lesseps. Pero hay que repetir de nuevo que las cosas podrían haber resultado de otro modo si hubiesen prevalecido en él ideas más prudentes y apegadas a la realidad, si hubiese renunciado a

seguir utilizando sus famosos poderes: su capacidad para hechizar, para halagar, para inspirar, para arrastrar a los hombres de buena voluntad en contra de sus instintos sin emplear otra cosa que la fuerza fenomenal de su personalidad. Hombres que sabían programar de forma realista una excavación, hombres que vivieron la experiencia de La Culebra en «época de lluvias», ingenieros expertos muy serios en plena forma física, le habían escuchado, habían estado de acuerdo y habían seguido adelante como él quería una vez tras otra.

La causa fundamental de su caída había resultado evidente desde el congreso de París de 1879: su insistencia para que se abriera un paso al nivel del mar por un terreno que desconocía por completo, su total desinterés en otros conceptos que no fueran los suyos, su negativa a atender las voces de la experiencia, su rechazo de los datos e informaciones que pusieran en entredicho su punto de vista; pero nada de todo esto habría significado gran cosa si no fuera por su extraordinaria habilidad para inspirar lealtad y afecto en los seres humanos de cualquier condición social o intelectual.

Desde el punto de vista técnico, la causa de la tragedia fue la decisión de abrir un paso al nivel del mar, de hacer otro canal de Suez. Una obra semejante en Panamá era demasiado imponente, cuando no imposible. La estrategia no era la apropiada para el campo de batalla.

La advertencia ya estaba escrita en el muro unos tres o cuatro años antes de que el dinero desapareciera. Con el equipo de que se disponía entonces habría sido una tarea muy difícil y costosa hasta la construcción de un modesto canal de esclusas. Pero si De Lesseps y sus asesores técnicos hubiesen decidido construir un canal de esas características incluso en 1886, cuando De Lesseps realizó su segunda gira por el Istmo, lo más probable es que hoy habría un canal francés en Panamá, a pesar de las muertes, las enfermedades, la selva, la geología, los gastos y la avanzada edad de De Lesseps. Las dimensiones de las esclusas proyectadas habrían hecho que el canal quedara obsoleto en un tiempo relativamente corto, pero se habría construido.

En cuanto a la posible complicidad por su parte en los turbios manejos que se hacían entre bambalinas, no hay ningún misterio. No era inocente ni

tampoco tonto. Participó en los sobornos a la prensa, en las negociaciones con Herz, y fue uno de los primeros en cometer transgresiones desde el principio, cuando se lanzó la primera emisión de bonos. Sus declaraciones públicas y su *Bulletin* estaban plagados de informaciones falsas, de estadísticas tendenciosas, de promesas que, sabía muy bien, nunca llegarían a realizarse. «Con su estilo brillante y despreocupado, decía una gran cantidad de mentiras a los que le entrevistaban», recordaba Emily Crawford. Tenía la firme determinación de construir el canal, de triunfar de nuevo, de ser realmente todo aquello que la multitud de sus adoradores pensaban que era. Cuando se fue deteriorando la situación, recurrió a medidas desesperadas para ganar tiempo y retrasar el desastre. Cuando Charles declaró en el tribunal que había hecho únicamente lo que pensaba que debía hacer, sin duda hablaba en su nombre y en el de su padre. «¿Cuál hubiera sido vuestra decisión en nuestro lugar?», había preguntado Charles.

Al final el misterio fundamental se reduce a la fe proclamada sin cesar de Ferdinand de Lesseps en el éxito. ¿Era todo aquello el engaño hábil y plenamente consciente de un gran impostor? ¿O era el autoengaño de un viejo vanidoso que se había dejado atrapar por sus éxitos pasados? Son preguntas implícitas que aparecen en casi todo cuanto se ha escrito sobre este hombre.

Sin embargo, las pruebas demuestran que había algo más.

En el fondo, por su misma naturaleza, por todos los instintos de su cuerpo, el vizconde Ferdinand de Lesseps era un mago. Era, como Masefield dijo de Shakespeare, «el loco excepcional que aparece una vez en diez generaciones». Y en esa característica especial había basado Henri Barboux su defensa. «¡Bellas ilusiones! —había exclamado el abogado en el punto culminante de su sonoro discurso de dos días—. Así es como nuestro fiscal general denominaría a todas las grandes aventuras que no alcanzan ningún éxito. Pero la humanidad necesita esas “bellas ilusiones”. Y cuando un gran pueblo deja de entusiasmarse por ellas, debe resignarse a no ser más que un buey impasible, con la cerviz agachada a la tierra.»

Pero el punto crucial es que De Lesseps era un mago para el siglo XIX: estaba tan deslumbrado como cualquiera por los nuevos poderes mágicos de esa era. Una buena parte de su atractivo, quizá su misma esencia, consistía

en que no era una mente técnica ni científica, sino el más humano de los humanistas. Eso hizo posible que llegara al corazón de la gente. Y además había sido él quien consiguió que en Suez la ciencia y la tecnología se aplicaran a un propósito noble y humanitario; después de aquella hazaña, habría sido muy difícil dudar de su palabra o desconfiar de sus visiones. A partir de Suez, como él mismo dijo en cierta ocasión, pudo gozar del «privilegio de ser creído sin necesidad de probar lo que se afirma». Eso fue lo que le convirtió en una fuerza tan popular y un hombre tan peligroso.

La suya no era «la fe que podía mover montañas», como escribieron o afirmaron muchos que no se habían tomado la molestia de escuchar lo que el mismo De Lesseps seguía repitiendo desde que se celebró el congreso de París. No. La suya era la fe de que a las montañas las podía mover la tecnología. Estaba tan deslumbrado por el impulso del progreso como por sus pasados triunfos. «La ciencia ha declarado que es posible la construcción del canal, y yo soy el servidor de la ciencia», afirmó en su discurso durante el banquete celebrado en Delmonico's en 1880. Las nuevas máquinas maravillosas habrían de conseguir el triunfo definitivo, les repetía a sus accionistas una y otra vez. Aparecerían hombres de ingenio, decía refiriéndose a los técnicos y los científicos —expertos en física, matemática, geología, ingeniería de los suelos, química, medicina tropical, hidráulica—, hombres con los que contaba porque él sabía poco de esas cosas. Tenía la confianza del hombre que no es científico, que no es técnico, en que la ciencia y la tecnología «encontrarían la solución». Esa era su fe; esa había sido su experiencia. De los 75 millones de metros cúbicos que se habían excavado en Suez, 60 millones habían sido extraídos por las máquinas en los últimos cuatro años y medio de trabajo. Después, en los años que siguieron, De Lesseps vio cómo se extendía el empleo de la dinamita y la nitroglicerina. Había sido testigo de los milagros realizados por Pasteur. Así pues, en el más amplio sentido, su trágica locura había sido malinterpretar el avance del progreso; había tenido la certeza de que las máquinas, los medicamentos, cualquier cosa que necesitara, estarían a su disposición, y se equivocó. Y no se puede evitar pensar que al final se vio arrastrado a esa última etapa oscura de su vida obsesionado por un espantoso sentimiento de traición.

También cabe afirmar que no se habría intentado ni logrado nada en Panamá de no haber sido por Ferdinand de Lesseps, apreciación que se echa en falta en los análisis de la década de 1890, en buena medida porque el trabajo llevado a cabo se había olvidado o asumido que carecía de todo valor. En Francia, como observaba André Siegfried, nadie parecía recordar que en Panamá se intentó construir un canal. «Al final casi se había llegado a creer que la compañía apenas hizo nada en el Istmo.» El dinero, declaraba *The Times* de Londres, había «desaparecido tan limpiamente» como si se hubiese hundido en el Atlántico Norte.

Ya nadie hablaba de los hospitales que se habían construido, los edificios de oficinas, los almacenes, las instalaciones portuarias, las viviendas, los talleres; nadie volvió a acordarse de los mapas, los planos, las investigaciones, los datos hidrográficos que se habían reunido; se olvidó la extensión de tierra que se había adquirido y el ferrocarril de Panamá. También se olvidó el hecho de que se habían extraído más de 50 millones de metros cúbicos de tierra y roca del paso del canal, una cantidad que equivalía a las dos terceras partes de la cantidad total extraída en Suez. La actitud prevaleciente e indiscutible era que había sido en vano; la derrota del viejo pionero había sido completa.

Pero sucedió que la comisión creada por el liquidador para valorar los trabajos había vuelto a Francia con un informe alentador: la tarea ya realizada era «muy considerable»; la obra estaba «en buen estado de conservación»; el canal de esclusas podía terminarse en unos ocho años. Con miras al futuro, el liquidador también había concertado una extensión de la antigua Concesión Wyse y había enviado al propio Wyse a Bogotá. La Concesión fue declarada válida hasta 1903, a condición de que se organizara una nueva compañía francesa para continuar con los trabajos, y el 20 de octubre de 1894, siete semanas antes de la muerte de Ferdinand de Lesseps, quedó formalmente establecida la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá.

Pero fueron muy pocos los que tomaron el asunto en serio. Se hablaba de que la selva había reconquistado ya casi todo lo que había cedido a los

ingenieros franceses y que además la construcción de un canal estadounidense en Nicaragua se consideraba cosa segura, sin tomar en cuenta que el intento hecho por Estados Unidos en ese país —el que llevó a cabo la Maritime Canal Company, cuyos estatutos se aprobaron en 1889— terminó en un rotundo fracaso. Había sido una empresa con escaso respaldo financiero que se derrumbó con el pánico de Wall Street en 1893.

Ahora resultaba evidente que la construcción de un canal superaba la capacidad de una empresa privada. Tendría que ser un empeño nacional. Estados Unidos aparecía como la única nación en condiciones para hacer frente a semejante esfuerzo, y si el pueblo estadounidense había sacado una conclusión primordial del desastre de los franceses, era que Panamá no era el lugar adecuado para construir un canal. El fracaso de los franceses —«el mayor fracaso de los tiempos modernos»— estaba por encima de cualquier lección de geografía. Los franceses habían sido derrotados no solo porque fueran franceses (y, por lo tanto, incompetentes, decadentes y poco prácticos) ni porque estuvieran dirigidos por Ferdinand de Lesseps, sino ante todo porque habían —De Lesseps había— escogido un mal paso.

El corresponsal estadounidense Richard Harding Davis escribió en *Harper's Weekly* que era muy probable que pesara una maldición sobre Panamá. Él mismo había ido en 1896 a ver las cosas con sus propios ojos y había llegado a la conclusión de que aquella era «una tierra profana». Escribió que era como si un mal espíritu rondara las tierras bajas del Chagres. Le asombró comprobar el cuidado con que se seguía conservando el equipo y la maquinaria franceses. Los ejércitos de jornaleros negros ya no estaban desde hacía tiempo —fueron enviados a su tierra por cuenta del Gobierno de Jamaica—, pero las locomotoras permanecían colocadas sobre bloques, aceitadas y cuidadas como si estuvieran en exposición en Baldwin Works. En los talleres, «cada tornillo y cada tuerca se hallaban en su correspondiente cajoncito numerado, relucientes, pulidos y cubiertos con una capa de aceite como si fueran a utilizarse al día siguiente».

Otros escritores que viajaron por Panamá habían encontrado motivos para la melancolía en los armazones de las máquinas francesas abandonadas que yacían volcadas en los pantanos al lado de los caminos. Pero para Davis el cuidado y la atención fervientes resultaban más patéticos. «Porque era

como si un general se pusiera a limpiar su pistola, a sacar lustre a su cinturón de cuero y a pulir sus botones metálicos después de que su ejército había sido derrotado y aniquilado y de que él mismo lo había perdido todo, incluso el honor.»

Con el tiempo, escribió, cuando Estados Unidos construyera el canal de Nicaragua, Panamá seguiría siendo una de las mayores ruinas de la tierra, una reliquia de la estafa y la muerte y del trágico anciano tan iluso como para creer que se podía construir un paso en Panamá.

LIBRO SEGUNDO

BARRAS Y ESTRELLAS PARA SIEMPRE (1890-1904)

9
TEODORO, EL HILANDERO

«… el universo parecía estar girando como un huso, y Teodoro era el hilandero.»

RUDYARD KPLING

I

En un día de verano del año 1901 no había en Washington, como indicaban las guías para el visitante, otro sitio tan placentero para sentarse y dejar pasar las horas como la plaza Lafayette. A la sombra de una magnolia sureña o de una paulonia china en flor (o tal vez bajo un olmo o un haya plantados por Jefferson), se podía observar el tráfico que discurría por la avenida de Pensilvania, o contemplar la fachada norte de la Casa Blanca, o bien tratar de comprender —como casi todos hacían— qué maravilloso rasgo de ingenio mantenía la estatua ecuestre de Andrew Jackson en un equilibrio tan asombroso.

Los macizos de flores estaban bien cuidados; las sendas, bien barridas y limpias. Los turistas iban y venían, y guapas chicas paseaban al mediodía en grupos de dos o tres, luciendo los sombreros de paja de ala ancha y los vestidos camiseros blancos recién planchados que estaban de moda.

Había además la sensación especialmente placentera de hallarse en el centro mismo de las cosas. No era solo la proximidad de la Casa Blanca, sino las hileras de las elegantes residencias particulares que cerraban los

otros tres costados de la plaza, el hotel Arlington, el Club Cosmos, la cercanía del Metropolitan Club, el edificio del Tesoro, y esa gran mole barroca, el edificio del Estado, la Guerra y la Marina, los que lograban crear ese entorno tan excepcional y fascinante dentro del mundo de Washington.

En el costado oriental de la plaza, en la puerta de al lado del Club Cosmos, vivía el senador Hanna, en el número 21 de Madison Place, la llamada «pequeña Casa Blanca». En el edificio amarillo del Cosmos, en otro tiempo la casa de Dolly Madison, se podían conocer a luminarias de la talla de Alexander Graham Bell, o el profesor Samuel Langley, del Smithsonian Institute. El Arlington, frente al Cosmos en línea diagonal, en la calle H, era «la casa de huéspedes más distinguida y grande de la ciudad». Prácticamente todos los presidentes desde Grant habían pasado allí la noche anterior a su toma de posesión.

El secretario de Estado, John Hay, que había llegado a Washington como secretario particular de Abraham Lincoln, y Henry Adams, el culto descendiente directo de dos presidentes, habitaban casas vecinas en la esquina de la calle H y la calle 16, justo enfrente de la pequeña y bonita iglesia episcopal de San Juan. El edificio de Hay y Adams, construido en la década de 1880, resultaba un agregado nuevo en comparación con todos los restantes y daba a la plaza la única nota discordante. Era una especie de baluarte de ladrillo rojo con remates de piedra clara, innumerables ventanas, impresionantes escaleras de piedra y sólidas puertas de madera oscura labrada, instaladas dentro de grandes y sombrías arcadas, todo creación de Henry H. Richardson, el arquitecto más solicitado del momento. Parecía el refugio más seguro para los dos frágiles caballeros que vivían dentro, en apartamentos separados aunque contiguos, pues ambos eran considerados una especie de tesoros nacionales. Adams afirmaba que su domicilio era la única posesión importante que había logrado en su vida y reinaba sobre lo más parecido a un salón de cuanto existía por entonces en Estados Unidos. El que recibiera una invitación para desayunar en el número 1603 de la calle H podía decir que había «llegado».

La casa de John Hay, autor de la política de «Puerta Abierta» para China, estaba a poco más de una manzana de sus oficinas del Departamento de Estado o del Metropolitan de la calle 17, el club más distinguido y

frecuentado de la ciudad, o de la Embajada de Francia, el gran edificio amarillo situado junto al Metropolitan. «La vida —había escrito Adams— es un valle estrecho donde se juntan los caminos.» Era una opinión que pudo concebirse muy bien desde una posición tan estratégica.

Pero a finales del verano, el 6 de septiembre de 1901, la tranquilidad comparativa de la plaza Lafayette, al igual que el orden que imperaba en todo Washington, terminaron abruptamente cuando una pistola de calibre 32 fue disparada dos veces a quemarropa contra el indefenso William McKinley en Buffalo (Nueva York). Había viajado a esa ciudad para asistir a la Exposición Panamericana y se hallaba de pie frente al Templo de la Música, junto a una palma en maceta, estrechando la mano de una larga fila de personas, cuando una de ellas, un joven anarquista trastornado llamado Leon Czolgosz, se adelantó, con la mano derecha envuelta en lo que parecía un vendaje. Ocho noches después murió McKinley.

«¡Mucho cuidado! —dicen que exclamó Mark Hanna al conocer la noticia del atentado—. ¡Ese maldito vaquero es el presidente de Estados Unidos!»

La repentina llegada de Theodore Roosevelt a la Casa Blanca iba a marcar el cambio más espectacular en el estilo y la actitud presidenciales desde la toma de posesión de Andrew Jackson, el primer «hombre del pueblo» declarado, cuando se colocaron en la plaza Lafayette cubas de licor para desviar a la delirante multitud de los aledaños de la Casa Blanca. La toma de posesión de Roosevelt fue una breve ceremonia solemne, precipitada y casi íntima, celebrada en un recargado salón Victoriano en una casa de Buffalo. Sin embargo, puede decirse que el siglo XX empezó de verdad cuando hizo el juramento para ocupar el cargo.

Con cuarenta y dos años, no era solo el presidente más joven de la historia del país, sino también una figura enteramente nueva en el escenario de la política estadounidense —un republicano del este con atractivo nacional (un atractivo nacional extraordinario, como había demostrado la campaña electoral)—. Mientras que McKinley procedía del Medio Oeste, de «la gente llana», «TR» era un caballero de la gran ciudad, educado entre

niñeras y espejos dorados. Había estudiado en Harvard y era un gran lector de libros (una media de dos diarios); era escritor, historiador, observador de aves y el luchador político más infatigable que hasta entonces tuvo el país. Como candidato a la vicepresidencia había visitado veinticuatro estados, recorriendo unos 23.800 kilómetros, y había pronunciado unos setecientos discursos, todo en una sola gira, mientras que William McKinley, como era su costumbre, se quedó sentado a la sombra de su porche delantero en su casa de Cantón (Ohio).

El destino violento en forma de Leon Czolgosz puso a Roosevelt en el poder en una época en que el país prosperaba rápidamente, tal como había prometido Mark Hanna; cuando su partido dominaba el Congreso; cuando el espíritu nacional se desarrollaba y se consolidaba con una confianza ilimitada; cuando el estadounidense medio se sentía «400 por 100 más grande» de lo que se había sentido al terminar el siglo anterior, como observaba el senador Chauncey Depew.

Y tenía toda la intención de ejercer el poder como no se había hecho en mucho tiempo. «No me importaba un bledo la simple forma y exhibición del poder —escribiría—, pero sí me interesaba enormemente el empleo que se le podía dar a su sustancia.»

Las primeras semanas en el cargo iban a resultar inolvidables para todos los que se encontraban alrededor. «Iba y venía entre nosotros con grandes zancadas triunfales —recordaba Lincoln Steffens—, hablando y estrechando manos, dictando y firmando cartas, riendo. Washington estaba de luto, lo mismo que todo el país, y no hay duda de que el presidente sabía que su deber era contenerse, mas no lo hacía; lo intentaba, pero su dicha se manifestaba en cada palabra y movimiento.» Para el crítico literario Harry Thurston Peck, era «como una corriente de aire puro y fresco que bajaba perfumado de las montañas para limpiar la atmósfera fétida de la capital de la nación». El propio presidente, al cumplir su primera semana en el poder, le confesaba a Henry Cabot Lodge: «Es algo que causa miedo llegar a la presidencia de esta manera; pero sería mucho peor recibirla con preocupación».

En el curso de los meses siguientes, se entrevistó con más gente, resolvió mayor cantidad de papeleo y recortó más trámites burocráticos que

cualesquiera de los anteriores presidentes. Y le entusiasmaba el papel. A nadie le había gustado tanto ser presidente como a él.

Sin duda, había algunos, sobre todo dentro de su propio partido, que no veían con tanto agrado las perspectivas de que un hombre semejante ocupara el poder. Hanna era el ejemplo más destacado. «No hay necesidad de reiterar a nuestros lectores que hasta ahora no hemos podido descubrir en el señor Roosevelt ningún rasgo que nos permita felicitarnos por su elección —declaraba el *Post*, periódico conservador de Washington—. Hasta el momento, se ha mostrado demasiado teatral para nuestro gusto.» Incluso el venerable Henry Adams, que había calificado la personalidad del vicepresidente Roosevelt como «una brisa fresca y tonificante», volvió a su casa cabizbajo, preocupado e inquieto, tras la primera velada social con Roosevelt como jefe de Estado. Todo lo que había ocurrido aquella noche en la Casa Blanca fue demasiado informal para los gustos de Adams; hasta la comida le pareció mediocre y muy mal servida. Para colmo, Roosevelt había tratado de aleccionarlo a él, antiguo profesor de Harvard. «Como de costumbre, Theodore acaparó la conversación —decía Adams con disgusto en una carta que le escribió a un amigo—. Si hace diez años me cansaba, ahora […] me aplasta materialmente. Theodore es exasperante.»

En cambio, para los periodistas y el público lector, era como un sueño hecho realidad. Le daba el tono presidencial a cualquier asunto en todo momento. Sus monólogos se comparaban con las cataratas del Niágara. Corría el rumor de que si alguien quería que el presidente lo escuchara, tendría que acercarse a él a eso de las 12.40, poco antes del almuerzo, cuando le estaban afeitando.

Fue el primer presidente que llamó a su residencia oficial la Casa Blanca (en vez de Mansión del Ejecutivo); fue el primero a quien se llamó por las iniciales de su nombre; el primero que jugaba al tenis, mal, pero con un vigor explosivo; el primero que fue fotografiado saltando a caballo. (Al fotógrafo le falló la primera toma, pero el presidente se prestó gustoso a repetir el salto varias veces.) También llevó a Washington a su numerosa, joven y efusiva familia, que iba a dominar la imaginación popular con tanta fuerza como no se había visto antes ni se vería después. Edith Carow Roosevelt parecía tan joven cuando paseaba por la ciudad en su coche que a

veces se la confundía con su hijastra Alice, que solo tenía diecisiete años; y Alice, como muy pronto sabría el país, era un «torbellino». Los otros cinco hijos, el mayor de los cuales acababa de cumplir catorce años, habían aceptado con naturalidad el esplendor de su nuevo ambiente. A menudo los visitantes se los encontraban recorriendo con zancos los salones de la Casa Blanca. Una reunión de gabinete tuvo que ser interrumpida temporalmente debido al estruendo que producían los niños en el piso de arriba. Según se llegó a saber, el presidente en persona adquirió la costumbre de «echar una mirada» a los niños antes de los banquetes oficiales, y esa mirada significaba la intervención presidencial en alguna terrible batalla de almohadas.

Parecía avenirse a todo lo que le deparaba la vida. Había adquirido algunos kilos de más en los años recientes, pero se puso de moda que los hombres de buena posición abultaran, y no estaba gordo en absoluto. Solo medía 1,60 metros de estatura, pero mucha gente, al verlo por primera vez, quedaba impresionada por lo grande que parecía. Tenía un cuerpo grande, el cuello y la espalda eran anchos, y mantenía una postura muy erguida, lo que le otorgaba una apariencia aún más imponente. Mientras ocupó la presidencia, su peso medio fue de 92 kilos. «Caminaba —recordaba William Allen White— de una manera especial, balanceando los hombros, golpeando los tacones y en línea recta; su manera de andar era rápida y decidida, como la del hombre que suele estar muy ocupado en sus asuntos.»

Pero, sobre todo, Theodore Roosevelt era una persona interesante, tan interesante como no lo había sido ninguno de los restantes presidentes. Era una persona que iba a provocar acontecimientos.

II

Dejando de lado las evidentes diferencias de edad y nacionalidad, había algunas similitudes llamativas entre Theodore Roosevelt y Ferdinand de Lesseps. Ambos procedían de buenas familias, cultas y con mucho mundo. Ambos se educaron y crecieron con el ideal de servir a la patria,

escuchando los relatos sobre las heroicas empresas de sus antepasados. Tenían en común la afición por la vida al aire libre, la caza y los caballos; los dos encontraban su felicidad en los muchos hijos, la lectura de buenos libros, las representaciones teatrales y en recibir las aclamaciones públicas. En el amor apasionado por la vida y su vitalidad animal inmensamente atractiva, Theodore Roosevelt podría haber sido un descendiente directo de Ferdinand de Lesseps. Incluso existía entre ellos una especie de continuidad en algunos rasgos de sus caracteres, precisamente los que más se les criticaron a ambos, como su astucia, su autoglorificación y su autoengaño.

También Roosevelt pensaba que se necesitaba un canal en América Central que rivalizara con el de Suez. «Ninguna gran obra material que quede por hacer en este continente tiene esa trascendencia para el pueblo estadounidense», declaró en su primer mensaje al Congreso. Es imposible afirmar si Roosevelt o los que estaban entonces a su alrededor imaginaban que la construcción del canal sería la gran obra material de su Gobierno, así como la tarea en la que pondría su orgullo y la que se prestaría a más polémicas de todas las que emprendió durante su presidencia. Pero su afán por iniciar la obra fue inconfundible.

Sin embargo, Roosevelt contemplaba la construcción del canal de una forma muy distinta a como lo había hecho De Lesseps o casi todos los demás que se interesaron en ella. No había inconveniente en que se calificara dicha obra como el sueño de Colón, que la consideraran un paso gigantesco en la marcha de la civilización o, como De Lesseps afirmó tantas veces, que la describieran como una medida de incalculable valor para el comercio mundial. Roosevelt no estaba promoviendo una aventura comercial, ni un provecho universal. El canal fue siempre para él, ante todo y sobre todo, el paso vital, la senda *indispensable* para que Estados Unidos de América lograra su destino global. Tenía la visión de su país como la potencia dominante de dos océanos, unidos por un canal que fuera construido, manejado, vigilado y protegido por su país. El canal iba a ser el primer paso hacia la supremacía marítima de Estados Unidos. Todos los restantes beneficios que pudieran resultar, por muy importantes y admirables que fueran, eran secundarios para él.

El faro que lo guiaba en estas consideraciones, el profeta y maestro bienamado, era un oficial de la Marina alto, enjuto, muy tímido y serio, que parecía un ave de presa. Calvo como un huevo y de ojos claros y hundidos, Alfred Thayer Mahan era miembro del profesorado del Naval War College de Newport (Rhode Island) cuando Roosevelt, años atrás, fue invitado a pronunciar una conferencia sobre una de sus especialidades como historiador: la guerra de 1812. Se gustaron al instante y desde entonces mantuvieron una estrecha amistad y una correspondencia fluida. Y desde hacía unos quince años, primero en las clases que dictaba en el War College relatando sus experiencias en Panamá, después en su famoso libro *The Influence of Sea Power upon History*, así como en los artículos que publicaba en varias revistas y en sus cartas particulares, Mahan había venido predicando una doctrina del canal estridente e intransigente. Su papel como maestro y profeta fue un factor de gran importancia, pues otorgó al viejo sueño de un paso hacia el Pacífico un significado del que antes carecía.

Al igual que había sucedido en el siglo XIX con la señora Stowe, Mahan apareció cuando menos se esperaba. Nació en West Point (Nueva York) en 1840; su padre fue Dennis Hart Mahan, un destacado profesor de la Academia Militar que había dado clases a Grant, Sherman, Lee y Jackson, y que había escrito un tratado de matemáticas que utilizó toda una generación de cadetes, incluidos varios de los que acabaron construyendo el canal de Theodore Roosevelt. La carrera naval del joven Mahan transcurrió sin pena ni gloria. Él y su padre estaban de acuerdo en que al joven podría haberle ido mejor en alguna otra profesión. Cuando le nombraron profesor del War College, después de treinta años de servicio, aún continuaba, según sus propias palabras, «navegando a la deriva en las aguas de una sencilla respetabilidad, sin una meta precisa». Un compañero de clase de Annapolis lo recordaba más tarde como el hombre más intelectual que había conocido, pero nunca le había ocurrido nada extraordinario; no era un oficial particularmente brillante, jamás llegó a saber hacer nudos, su «máxima habilidad» era el nudo cuadrado, y no había escrito nada que pudiera indicar que poseía dotes literarias o de observador penetrante de la historia universal.

Su mundialmente conocido y ya citado libro fue el resultado de cuatro años de trabajo agotador «encerrado en un armario», como él decía, leyendo, escribiendo y reescribiendo, y se publicó en mayo de 1890 en Little, Brown & Company. Lo esencial de sus puntos de vista se encontraba en las primeras noventa páginas. Siguiendo el rastro del apogeo y declive de las potencias marítimas del pasado, había logrado llegar a la simple teoría de que la grandeza de una nación y la supremacía comercial estaban directamente relacionadas con el dominio del mar. Declaraba que esta idea surgía de la historia como una verdad gigantesca. Al igual que muchos otros conceptos trascendentales, el suyo no era original en exceso; varios de sus contemporáneos en la Marina pensaban más o menos lo mismo desde tiempo atrás. Sin embargo, él había desarrollado la tesis desde la perspectiva histórica, algo que nadie había hecho antes. Además, como muchos teóricos de voluntad férrea, había logrado que sus ideas parecieran indiscutibles.

Como era de esperar, en Inglaterra se recibió el libro como si fuera un nuevo evangelio y fue allí donde obtuvo su primer éxito. Vestido con su impecable uniforme y con la espada bajo el manto académico rojo, el autor recibió títulos honoríficos de Oxford y Cambridge, y después cenó con la reina en el palacio de Buckingham.

El káiser Guillermo II envió un telegrama a su amigo Poultney Bigelow, hijo del anciano John Bigelow, para alabar el libro: «Se le puede encontrar a bordo de todos mis barcos, y mis capitanes y oficiales lo citan constantemente». En el otro lado del mundo, el libro de Mahan se adoptó como texto en los colegios militares japoneses.

Para no ser menos que Oxford y Cambridge, las universidades de Harvard y Yale le confirieron títulos honoríficos, y en el Senado de Estados Unidos, «expansionistas» tan ardientes como Lodge y John Tyler Morgan quedaron conquistados de inmediato. «El poder marítimo es esencial para cualquier pueblo que busque su esplendor», afirmó Lodge a la nación desde el Senado.

Lo verdaderamente importante, sin embargo, fue el efecto arrollador que produjo el libro en el ambicioso joven con gafas y brillante dentadura que por entonces trabajaba en la Comisión de Servicios Civiles. Se sabe que

Roosevelt fue la primera persona de influencia que leyó el libro y captó su importancia. Es posible que ningún otro alto cargo político de la nación hubiese oído hablar de Mahan cuando apareció su libro. En cambio, para Roosevelt, que recibió uno de los primeros ejemplares y que escribió una amplia reseña en el *Atlantic Monthly*, había llegado el profeta. Tan pronto como leyó el libro, le dijo a Mahan que era «con creces el tratado general más claro e instructivo sobre un tema que conozco a fondo […] El libro es *muy bueno*».

Por su interés y su temperamento, Roosevelt era el discípulo ideal. En la extensa introducción a su obra, Mahan se lamentaba de que los historiadores convencionales se ocuparan tan poco del mar. Decía que por esa razón se había «pasado por alto durante tanto tiempo la influencia profunda y determinante del poder marítimo». Pero no había sido el caso de Roosevelt. Desde pequeño le habían atraído los barcos y el mar. Dos de sus tíos maternos estuvieron en la Marina de la Confederación. Su tío Irvine Bulloch fue guardiamarina en el fabuloso *Alabama*, y en la familia se aceptaba la historia de que fue él quien disparó el último cañonazo en la batalla contra el *Kearsarge*. James Dunwoodie Bulloch había sido almirante de la Confederación y un hombre de muchos recursos, como lo demostró como delegado confederado en Inglaterra; fue él quien dispuso la construcción del *Alabama*. El propio Theodore Roosevelt había cruzado varias veces el Atlántico viajando con sus padres, y en una ocasión navegó por el canal de Suez. El primer libro que publicó, *The Naval War of 1812*, lo había empezado a escribir cuando todavía no se había licenciado. Además, había adquirido la convicción fundamental de que la vida era una lucha constante, y la vida entre las naciones no menos que la vida entre los animales y los hombres. Creía en la fuerza y las virtudes militares; deploraba a los pacifistas, afirmaba, como deploraba a los hombres «con los hombros como botellas de champán». Era, como todo joven estadounidense llegaría a apreciar, el paladín de la vida extenuante, el niño antes miope y asmático que se había propuesto ser la mayor prueba del mundo de «las cualidades que poseía la lucha inquebrantable».

La determinación de Roosevelt de construir un canal puede remontarse a la aparición de *The Influence of Sea Power* en 1890, que fue el mismo año

en que la Oficina del Censo declaró que ya no había fronteras terrestres. El mar Caribe era el Mediterráneo de América, escribió Mahan, y, al igual que el Mediterráneo, exigía un canal. La idea del canal fue la que despertó «el impulso agresivo» y sacó al pueblo estadounidense de su «contradicción pacífica». Una vez rota la barrera del Istmo, el Caribe no solo se convertiría en un importante cruce comercial, sino también en un paso militar vital. Estados Unidos necesitaba bases en el Caribe, «que por sus ventajas naturales, por su facilidad para ser defendidas, por su cercanía al punto central estratégico [el canal], permitirían que la flota permaneciera tan próxima a su escenario como ningún otro rival».

El problema, según lo explicaba Mahan, era que hasta entonces la nación había estado muy bien abastecida con sus propios recursos, demasiado complacida con su autosuficiencia.

Así pues, el canal, «la cuestión estratégica central», tendría que ser la gran tarea redentora. Sacudiría al país de su ingenuidad, lo liberaría de sus preocupaciones miopes. Fomentaría un espíritu expansionista internacional. Crearía barcos y astilleros, depósitos de carbón, bases navales, colonias lejanas. Potenciaría una flota estadounidense. «Quiéranlo o no —escribía Mahan en el número de diciembre del *Atlantic Monthly*—, los estadounidenses tendrán que asomarse hacia el exterior de ahora en adelante.» Su cabeza estaba llena de imágenes de flotillas estadounidenses navegando hacia horizontes lejanos y gloriosos.

Roosevelt tenía treinta y un años cuando Mahan publicó su libro y ya ocupaba un lugar propio entre las figuras destacadas de Washington. Exponía ampliamente sus puntos de vista durante las veladas del Club Cosmos, por ejemplo, para deleite del joven escritor inglés Rudyard Kipling, que solía presentarse hacia las diez y media con el propósito expreso de escuchar la charla de aquel joven estadounidense tan entusiasta. «Yo me acomodaba en el sillón frente a él —decía Kipling— y escuchaba y dejaba vagar mi imaginación, hasta que el universo parecía girar como un huso, y Theodore era el hilandero que lo hacía girar.»

En una carta «enteramente confidencial» que escribió desde Washington en 1897, Roosevelt le decía a Mahan que el canal de Nicaragua tenía que construirse «enseguida», añadiendo que «debemos construir una docena de

nuevos acorazados». Para entonces, por influencia de Lodge, quien seguía consejos de Mahan, Roosevelt fue nombrado subsecretario de Marina, y entró a desempeñar sus obligaciones como era habitual en él, como si llegara acompañado de una banda que tocaba la marcha de Sousa *Stars and Stripes Forever*. Visitó los astilleros, metió la nariz en las cuestiones técnicas, desde la artillería hasta los diques secos, y tomó parte en las maniobras navales. Desde su escritorio labrado del edificio de Estado, Guerra y Marina, con el retrato de John Paul Jones mirándolo desde el marco dorado y una gran maqueta en una urna de cristal del buque insignia de Dewey, el *Olympia*, al alcance de sus manos, trazó la estrategia global y envió una carta tras otra a los miembros del Congreso y a los editores de los periódicos para pedir con urgencia más barcos y mejores armamentos. «Hubo una ligera mejoría gradual —recordaría—, en la cual los escritos del capitán Mahan tuvieron mucho que ver.»

Lodge, amigo íntimo de Roosevelt y su mayor admirador en el Senado, afirmaba que era necesario contar con Hawai para el canal. El senador Morgan declaró que también era necesario contar con Cuba debido a su posición en relación con el canal. Para Roosevelt, Lodge y Morgan tenían una «visión de largo alcance» poco común, el elogio favorito del capitán Mahan.

Pocos años después, al regresar de la Guerra de Cuba, Roosevelt afirmó ante un club de hombres de negocios de Chicago: «No podemos seguir sentados, encogidos y cruzados de brazos dentro de nuestras fronteras, admitiendo que no somos más que un conjunto de mercaderes y revendedores a quienes no les importa lo que pase más allá. Una política semejante no nos acarrearía más que desilusiones y desastres. [Podía haber sido Mahan el que hablaba.] Si queremos mantenernos firmes en nuestra lucha por la supremacía naval y comercial, tendremos que forjar nuestro poder más allá de las fronteras. Tendremos que construir el canal del Istmo y tendremos que dominar los puntos ventajosos que nos permitirán tener voz para decidir el destino de los océanos de Oriente y Occidente».

Ya se había establecido una base naval en Cuba. Se había anexionado Hawai. Se habían comprado Puerto Rico, Guam y las Filipinas, y el canal se había convertido en una causa muy popular en buena medida como

resultado de un incidente ocurrido al iniciarse la guerra, el famoso «Viaje del *Oregon*».

El *Oregon*, uno de los poquísimos acorazados que había por entonces, hizo mucho por la causa de Roosevelt y Mahan. El buque se hallaba anclado en San Francisco cuando el *Maine* estalló en la bahía de La Habana, y se dijo que la victoria en el Caribe dependía exclusivamente de que el *Oregon* entrara en acción. Las órdenes que recibió desde Washington fueron que rodeara de inmediato el cabo de Hornos. Así pues, la mañana del 19 de marzo, el *Oregon* emprendió una peligrosa carrera de 19.300 kilómetros, en lugar de los 6.400 kilómetros que hubiese tenido que recorrer de existir el canal en América Central. Durante los dos meses siguientes, la nación entera estuvo en suspenso. Hubo largos períodos de silencio, semanas enteras en que se «perdió toda comunicación con el barco». Luego llegaban despachos desde algunos puntos de Perú o Chile. La tensión seguía creciendo, todos los estadounidenses vivían pendientes de la suerte del *Oregon*[10].

Desde Rio de Janeiro hacia el norte, el barco perdió su blanco resplandeciente y quedó pintado de gris para entrar en combate. Después, al cruzar el ecuador, cuando navegaba poco más o menos frente a la desembocadura del río Amazonas, ocurrió un extraño cruce de rutas. El gran acorazado *Oregon* pasó junto al pequeño balandro *Spray*, una minúscula cáscara de nuez en la inmensidad vacía del mar, que no llevaba a bordo más que al capitán Joshua Slocum, de Massachusetts, quien cubría la última etapa de la primera travesía en solitario alrededor del mundo. «Al principio, solo vi un mástil —escribió el capitán—. Surgió de pronto, como si saliera del mar, y en la punta ondeaba la bandera de las barras y las estrellas […]. Después fue apareciendo rápidamente en el horizonte, como una gran fortaleza, el *Oregon*». Se intercambiaron señales, y Slocum se enteró de que su país estaba en guerra.

El 24 de mayo, sesenta y siete días después de haber partido de San Francisco, el *Oregon* fue avistado frente a Palm Beach, en la Florida, y la noticia se difundió rápidamente por todo el país. Había llegado a tiempo para desempeñar su papel en la batalla de la bahía de Santiago.

Aunque el viaje se aclamó como algo sin precedentes en la historia de los barcos de guerra, como un triunfo de la tecnología y los progresos de la navegación, lo más importante del largo recorrido fue la lección implícita de la experiencia. «Gracias a esa experiencia —escribió Mark Sullivan, el historiador social de la época—, las vagas ambiciones de Estados Unidos de tener un canal en el Istmo se transformaron en una decisión imperativa.» El viaje del *Oregon* parecía hecho a medida para demostrar la importancia militar del canal.

No obstante, de las muchas y poderosas razones que ofreció la guerra con España para la construcción del canal, ninguna contó tanto para Washington como la adquisición del archipiélago. Roosevelt había previsto que la posesión de las Filipinas iba a afectar el futuro de Estados Unidos más que los resultados de la guerra con España. Insistía en que él no era imperialista, y le parecía inconcebible que se pudiera calificar a los estadounidenses como tales. En todo Estados Unidos no había encontrado ni un solo imperialista, afirmó frente al auditorio que escuchaba su discurso en Utah. Se sentía personalmente ofendido por esa acusación. La expansión era otra cosa: era crecimiento, era progreso, era el producto de la semilla estadounidense. Él se estaba esforzando para conducir a su generación hacia un objetivo más amplio, más elevado y noble que el de hacer dinero. («Pues después de todo —escribió el venerado Mahan—, si el amor a la gloria es egoísta, nunca puede ser tan bajo como el amor a la comodidad.»)

Roosevelt sabía que a cada generación se le había asignado una tarea. «Mi deseo es ver que Estados Unidos se convierte en la potencia dominante de las costas del océano Pacífico.»

Roosevelt era el gobernador de Nueva York cuando se lanzó a organizar una política real sobre el canal. Su contribución no había sido requerida y constituyó una provocación extrema para el secretario de Estado, John Hay.

En 1898, terminada la guerra en Cuba, el presidente McKinley encomendó a Hay que iniciara las negociaciones con Gran Bretaña para llegar a un nuevo tratado sobre el canal que reemplazara al antiguo Tratado Clayton-Bulwer que, tras casi cincuenta años, continuaba siendo una

barrera diplomática en la que tropezaban todos los intentos del Gobierno estadounidense para construir un canal en América Central. El secretario Hay y el embajador británico, sir Julian Pauncefote, habían progresado rápidamente en sus gestiones. Maniatado por la detestada guerra contra los bóers en Sudáfrica y desilusionado de América Central como «esfera de influencia», el Ministerio de Asuntos Exteriores británico se hallaba muy bien dispuesto a deshacer la sociedad para construir el canal y ceder la tarea a los estadounidenses.

De acuerdo con la propuesta de Hay, Estados Unidos tendría derecho a construir y gestionar el canal, que, al igual que el de Suez, debería «permanecer libre y abierto, en tiempos de paz y de guerra, a los barcos comerciales y de guerra de todas las naciones con una completa igualdad». Estados Unidos podría mantener el orden a lo largo de la ruta con sus propios efectivos de policía, pero no debería haber fortificaciones. El acuerdo fue firmado en las oficinas de Hay el 5 de febrero de 1900.

Ese fue el primer Tratado Hay-Pauncefote, y durante los primeros días después de la firma, John Hay creía haber conseguido un hito. También McKinley hablaba en tono laudatorio «del gran logro». Pero Hay había pasado por alto al Senado. A ninguno de los senadores le había enseñado un borrador del tratado y no se había molestado en informar de sus gestiones a ninguno de los miembros de la Comisión de Relaciones Exteriores. «Cuando yo envié el Convenio del Canal —le explicó después a McKinley —, estaba seguro de que nadie que no se hubiera escapado de un manicomio dejaría de ver que todas las ventajas estaban de nuestra parte.» Pero las críticas habían comenzado muy pronto, en particular sobre el concepto de un canal neutral, cuestión que muy rara vez se había discutido antes. Suez había establecido desde hacía mucho tiempo el precedente de la neutralidad. El concepto concordaba con la antigua política estadounidense de libertad de los mares. Además, las autoridades navales opinaban que, si surgía la necesidad, el canal se podía defender muy bien desde las bases de San Juan y Pearl Harbor.

El senador Lodge fue el «primero en lanzar el golpe», según palabras de Hay. Los ingleses no habían cedido nada, le echó en cara; sencillamente, habían decidido que Estados Unidos pusiera el dinero e hiciera el trabajo.

John Tyler Morgan, otro de los pilares de la Comisión de Relaciones Exteriores y jefe de su propia comisión sobre el canal en el Senado, estaba de acuerdo.

Después llegó de Albany la denuncia más clamorosa de todas y, para mayor furia de Hay, apareció en primera plana en uno de los periódicos de Nueva York, como si se tratara de una declaración política trascendental.

George Smalley, que había sido corresponsal en Londres para el *Tribune* de Nueva York y después corresponsal en Washington para *The Times* de Londres, fue el que cruzó a la carrera la plaza Lafayette para informar a Hay sobre el ataque de Roosevelt. «Bien podéis imaginaros lo caliente que está la grasa en la sartén —escribía divertido Henry Adams—. Hay renunciará si lo derrotan en la cuestión de su tratado; y en caso de que no renuncie, sin duda dejará atado de pies y manos a Teddy. Va a ser muy divertido.»

Por su parte, Hay envió una fría respuesta a Albany, declarando que las cuestiones de esa naturaleza no son de la incumbencia de un simple gobernador.

De todos modos, el simple gobernador sería escuchado. «No veo para qué vamos a cavar un canal si no podemos fortificarlo a fin de asegurar que seamos nosotros los que lo utilicemos y nos sirva contra nuestros enemigos en tiempos de guerra», le escribió al capitán Mahan. Ante Hay insistió en que, en realidad, el tratado era un paso atrás, «destinado a causar graves perjuicios». Le pidió al secretario que tomara en cuenta el caso del *Oregon*. Si hubiese existido un canal del tipo que propugnaba el tratado de 1898, sin duda el buque habría llegado con mayor rapidez al Atlántico; pero la ventaja quedaría anulada por el hecho de que también la flota española hubiese tenido la libertad de usar el canal para incursionar en la costa del Pacífico o para perseguir a Dewey hasta las Filipinas.

«Si el canal queda abierto a los buques de guerra enemigos, será una grave amenaza para nosotros en tiempos de guerra; será una carga más, un punto estratégico adicional que nuestra flota deberá defender. Pero si lo fortificamos, llegará a ser la fuente más valiosa para nuestro posible poderío naval.»

El punto de vista de Roosevelt ganó mucha popularidad y, al mismo tiempo, creció la oposición al tratado. En el Senado, Morgan señaló que Inglaterra había hecho todo lo posible, salvo la guerra, para evitar la apertura del canal de Suez; pero, una vez terminado, se adueñó de él. Cabía suponer que esta vez haría lo mismo.

Mientras tanto, para aumentar las complicaciones de Hay, su amigo Adams, que acababa de trasladarse a París, le informó por correo de que el equilibro del poder mundial descansaba en los dos istmos. El de Suez ya estaba establecido, ¿pero quién podría prever las consecuencias si el káiser decidía tomar alguna medida para quedarse con Panamá? Le bastaban cinco minutos de gestiones en París, afirmaba Adams, para garantizar la terminación del canal francés.

El Senado rehusó ratificar el tratado si no se le hacían enmiendas radicales. Hay estaba fuera de sí. Sensible por naturaleza, le agobiaban las críticas al tratado, pues se las tomaba como ataques personales. Ese había sido su primer enfrentamiento con los «sucios improperios de la prensa». Tenía la seguridad de que había obrado rectamente y le había garantizado a Pauncefote que el tratado se aceptaría. Toda una carrera dedicada a resolver las diferencias anglo-estadounidenses parecía deshacerse como el humo.

Le entregó su renuncia a McKinley y este, con toda calma, rehusó aceptarla. «Debemos soportar el ambiente del momento —dijo el presidente —. Pasará pronto.» Como había sucedido con muchas de las respuestas instintivas de McKinley, también esta fue acertada.

Cuando los ingleses se negaron a aceptar una versión enmendada del tratado, Hay retomó las gestiones desde el principio. Reanudó las negociaciones con Pauncefote, y esta vez el Senado estuvo informado de todo. A finales del verano de 1901, poco antes de que McKinley partiera hacia Buffalo, Hay le informó de que se habían hecho grandes adelantos. Había trabajado con más constancia que nunca, pese a una tragedia personal y algunos presentimientos recurrentes de fatalidad. En junio, su hijo mayor, Del Hay, secretario particular de McKinley, se mató al caer desde una ventana abierta en Nueva Haven, cuando asistía a una inauguración en Yale. «Ahora tengo terribles presentimientos —le escribió Hay a su amigo

Adams—. La buena suerte me ha seguido como mi sombra. Ahora se ha ido.»

Y después llegaron las trágicas noticias desde Buffalo. Para Hay había terminado su mundo, su carrera, su utilidad, escribió a Roosevelt. Pero también aquel veía en este «a un joven de inagotable originalidad y gran osadía». Así se lo había confiado a un amigo el día de la muerte de McKinley, y cuando Roosevelt llegó a Washington en el tren funerario la noche del 16 de septiembre, Hay se hallaba entre los primeros que se adelantaron por el andén repleto para presentarle sus respetos.

Hay era un hombre que despertaba un afecto duradero. El embajador francés, Jules Jusserand, le recordaba como un hombre «muy modesto que nunca trataba de sobresalir, que hablaba en tono suave y apenas movía los labios para decir una sentencia memorable o una observación aguda». Cerca de tres cuartos de siglo después, a la hora del té, bastaba la mención de su nombre para que la señora Alice Roosevelt Longworth exclamara: «¡Oh, el querido señor Hay!». También fue muchas cosas que Theodore Roosevelt no era: maniático, sutil, discreto, un funcionario público que dejaba de dormir por discursos que se habían escrito perfectamente por adelantado. Para Roosevelt «era una delicia charlar con él», pero para su modo de pensar tenía «una naturaleza comodona […] lo que le hacía encogerse ante todas las durezas de la vida».

Pero en el andén de la estación esa noche de septiembre, Roosevelt imploró a Hay que permaneciera en su puesto de secretario de Estado. Estuvieron juntos un momento, Roosevelt cogiendo del brazo a Hay, los dos vestidos de negro y con sombreros de copa; el ruido de la estación ahogaba sus palabras para todos los demás. Roosevelt le explicó a Hay que era necesario que se quedara junto a él; era una orden, le advirtió, y este, profundamente emocionado, respondió que así lo haría.

Así pues, fue Hay quien, después de todo, puso la firma en el que pasaría a la historia como el *segundo* Tratado Hay-Pauncefote, el primer tratado trascendental de la presidencia de Roosevelt.

Esa vez, la cláusula que prohibía las fortificaciones se había omitido. Estados Unidos quedaba en libertad para hacer lo que considerara necesario a fin de proteger el canal «contra la ilegalidad y el desorden», lo cual

autorizaba las fortificaciones, aunque no estuviera escrito. Roosevelt, Lodge y Morgan estaban muy satisfechos y ya no hubo dudas sobre el destino del documento.

En la mañana del 18 de noviembre de 1901, Pauncefote, corpulento y con el cabello blanco, fue conducido a la amplia oficina de Hay en el ala sur del edificio de Estado, Guerra y Marina. No se tomó ninguna medida especial para recibirlo y ni siquiera se supo que estaba allí hasta que pasó una hora con el secretario de Estado. Entonces, dos hombres negros ya ancianos —William Gwin y Edward Savoy, funcionarios del Departamento de Estado que habían desempeñado la misma tarea en incontables ocasiones — entraron en el despacho. Gwin llevaba un candelero de plata con una vela encendida para calentar el lacre de los sellos. Savoy llevaba el lacre para aplicarlo. Hay y Pauncefote firmaron con sus nombres. Los sellos quedaron grabados sobre el lacre. «Lo que más pudo acercarse a una ceremonia fue el acto de apagar la vela —observó un periodista—. Porque nunca se sopla […], sino que la llama debe ahogarse con un matacandelas de plata.»

En la Casa Blanca, Theodore Roosevelt admitió que estaba «muy complacido».

III

Al igual que John Hay, el Ministerio de Asuntos Exteriores británico, Lodge, el capitán Mahan, los editores de casi todos los grandes diarios, y todos menos una exigua minoría de sus conciudadanos, Theodore Roosevelt había venido utilizando la idea de que el canal se iba a construir en Nicaragua. En ninguno de sus muchos discursos sobre la cuestión había pronunciado la palabra «Panamá». (Se había referido tanto al canal de Nicaragua como al canal del Istmo, pero nunca al canal de Panamá.) Y lo mismo que cualquier otro cargo de Washington o que cualquiera que supiese cómo funcionaban las cosas en la capital, recurrió al senador John Tyler Morgan no solo como la mayor autoridad sobre el asunto, sino como

el hombre cuya colaboración era indispensable. Pocas semanas después de llegar a la presidencia, Roosevelt le había escrito a Morgan lo siguiente: «Ya sabe la alta estima en que le tengo […]. Deseo en particular que nos veamos para consultarle sobre varias cuestiones. Tengo la esperanza, mi querido senador, de que comprenda que deseo vivamente escuchar su opinión sobre los nombramientos y los asuntos de política y que en la medida de lo posible prestaré la mayor atención a su consejo».

Morgan era el presidente de la comisión senatorial sobre canales interoceánicos, más conocido como el Comité Morgan, que incluía a personalidades muy interesantes e influyentes: Spooner, de Wisconsin, uno de los mejores oradores del Congreso; William Harris, hombre recio e imponente, con conocimientos de ingeniería y que ya había visitado América Central; y el senador Hanna, a quien se consideraba con razón la figura más importante de la política estadounidense, incluido el propio Roosevelt. Pero el personaje central era Morgan, el viejo Morgan de Alabama que, a los setenta y siete años, descollaba entre las figuras más poderosas e interesantes de la política estadounidense.

La apariencia de Morgan no era impresionante. Era bajo y frágil, y parecía un palo seco al lado de un hombre como Hanna. Su cabello y su bigote eran blancos como el papel, y su cuello esquelético era varias tallas más pequeño que el inevitable cuello de pajarita. Se le conocía como uno de los personajes de los viejos tiempos del Capitolio. Era un abogado de Selma (Alabama), condujo una carga de la caballería en Chickamauga, sobrevivió a la batalla y fue nombrado brigadier general. En 1876 se le eligió senador y había seguido siéndolo sin interrupciones desde entonces. Amigos y enemigos lo consideraban el más intelectual de los demócratas (así como Hoar era tenido como el más intelectual de los republicanos), y a juzgar por sus actuaciones, más que por las apariencias, su carrera seguía en ascenso. Ningún otro miembro del Senado, sin tener en cuenta la edad, trabajaba tanto como él.

Los esfuerzos del senador Morgan en el curso de los años habían sido constructivos. Siempre estaba atento y vigilante, no hacía concesiones de ninguna especie, defendía ferozmente su independencia y, por regla general, estaba irritado. Tenía la cualidad de ser escrupulosamente honrado. Jamás

se supo que emitiera un voto que no estuviera dictado por sus famosos «principios», algunos de los cuales, como los referentes a las relaciones entre la raza negra y la blanca, se consideraban «vergonzosamente anticuados». Su letra manuscrita era un garabato ilegible, famoso en toda la ciudad, al igual que su ingenioso sentido del humor, muy semejante al de Mark Twain, a quien también se parecía en lo físico. «La mentira —declaró cierta vez en el Senado— es abominable a los ojos del Señor, pero una ayuda siempre presente en caso de necesidad.»

Se consideraba peligroso contrariarlo de alguna forma. «El senador Morgan era un hombre extraordinario en muchos aspectos —escribió Shelby Cullom, presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores—. Poseía un maravilloso caudal de informaciones sobre cualquier tema […] y resultaba muy agradable conversar con él siempre que su interlocutor estuviera de acuerdo con lo que decía […] pero solía abordar con una pasión tan intensa las cuestiones en las que se interesaba, en particular todo lo relacionado con el canal interoceánico, que se volvía casi malvado hacia cualquiera que le llevara la contraria.»

Se comentaba en toda la ciudad que los dos grandes placeres en la vida del senador Morgan eran su trabajo y una acalorada discusión.

Su profundo interés por el canal se remontaba a los primeros años que estuvo en el Senado. Conocía los informes de todas las exploraciones que se habían enviado a América Central, así como los resultados de las diversas comisiones sucesivas del canal, desde la época del Gobierno de Grant. Todo el mundo sabía que John Tyler Morgan era quien había luchado con mayor tenacidad y más arduamente para que el Congreso respaldara a la infortunada Maritime Canal Company, que había sido autor de varios proyectos de ley sobre el canal, que era quien más se había esforzado por informar al público, había escuchado mayor número de testimonios, había leído más, había hecho más preguntas y tenía más información sobre todos los aspectos del paso entre los dos océanos; estaba más interesado que cualquier otro personaje político de ambos partidos. El canal era el sueño de su vida y estaba seguro, en la medida de lo posible, de que debería ser un canal que atravesara Nicaragua. En la mente del pueblo, el canal de Nicaragua se había identificado con «la ruta estadounidense», y la lucha

prolongada y muchas veces solitaria de Morgan para que se construyera el paso había hecho de él una figura nacional.

Los colegas que lo admiraban decían que el canal iba a ser un monumento en su honor. Pero a él no le interesaba el prestigio. No quería un monumento, sino el canal de Nicaragua.

Debido a sus intensos sentimientos expansionistas y el decidido apoyo que había manifestado por las doctrinas de Roosevelt, Lodge y Mahan, el senador Morgan también tenía un tipo de influencia único. En la mayoría de los restantes aspectos era un demócrata leal y un sureño de corazón; sin embargo, solía contar con el apoyo del otro lado del pasillo cuando lo necesitaba. Y desde hacía muchos años se le recibía en la Casa Blanca con más cordialidad que a cualquier otro demócrata de la capital.

Morgan, lo mismo que Roosevelt, quería un canal estadounidense bajo el dominio estadounidense. En ningún momento había pensado que pudiera ser de otra manera, y esa era una de las razones por las que Roosevelt lo admiraba. Sin embargo, varios de sus argumentos más sólidos para la construcción de un canal en Nicaragua resultaban declaradamente provincianos. Un paso interoceánico en Nicaragua significaría la vuelta de la prosperidad para el sur. Un canal en Nicaragua estaría mucho más cerca de los puertos estadounidenses que un canal en Panamá; pero el canal de Nicaragua estaría también de 1.100 a 1.300 kilómetros más cerca de los puertos del golfo de Mobile, Nueva Orleans y Galveston que de Nueva York o Boston. Acariciaba la visión de que su tierra natal del sur diera a una de las principales líneas costeras del mundo y cada puerto del golfo se convirtiera en una importante estación carbonera. Se abrirían los mercados del mundo para las maderas del sur, para el hierro del sur, para el algodón y los artículos manufacturados. Era una postura que lo hacía gozar de una popularidad extraordinaria en su tierra.

Pero, por encima de eso, Morgan creía sinceramente que Nicaragua era la mejor opción desde el punto de vista de la ingeniería y tomando en cuenta las consideraciones políticas. Su argumento técnico era más o menos el mismo que habían defendido la comisión del canal del Gobierno de Grant o Menocal y Ammen en el congreso de París: Nicaragua ofrecía el paso de menor altura en toda la larguísima cordillera que atravesaba América desde

Alaska hasta la Tierra del Fuego; Nicaragua proporcionaba una ruta de más de 80 kilómetros a través de un magnífico lago y 96 kilómetros más por un río navegable; el lago ofrecía un abastecimiento de agua inagotable en el nivel máximo del canal. Desde el punto de vista político, Nicaragua era un país estable en el que era posible hacer una inversión de capital y de trabajo tan enormes. El proyectado canal a través de Nicaragua ya había sido objeto de seis tratados entre Nicaragua, Costa Rica y Estados Unidos. El país era limpio, fértil y estaba relativamente libre de enfermedades; contaba con un gran potencial para su desarrollo. Y Morgan podía alegar datos y cifras impresionantes recurriendo a su prodigiosa memoria, los informes gubernamentales y autoridades tan respetadas como Aniceto García Menocal.

Al mismo tiempo, su desprecio por la ruta de Panamá era monumental, y sus pronunciamientos en contra, notables. A primeros de año, cuando el recién elegido vicepresidente Theodore Roosevelt dirigía nerviosamente un debate en el Senado sobre el canal, Morgan había calificado el proyecto de Panamá como «una tarea que había disgustado a Francia […] hasta el extremo de haberse estremecido como una niña enferma ante la enormidad de las bajezas perpetradas por su propio pueblo». Todo el asunto había sufrido «la gangrena de la corrupción». Dijo también que la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá, pronunciando las palabras como si despidieran mal olor, era la nueva empresa del canal. Los bienes y privilegios de la compañía eran de un valor mínimo y sus accionistas no eran más que ladrones comunes. Sus directivos eran estafadores pagados en quienes no se podía confiar bajo ninguna condición. Esa gente, advirtió Morgan, no tenía intención de terminar el canal; sus esfuerzos actuales en Panamá no eran más que una treta; su único objetivo, su única razón para existir, insistía, era la de vender su basura ponzoñosa a Estados Unidos.

Y puesto que esta era la opinión de la gran mayoría de los estadounidenses, la posición de Morgan parecía inexpugnable. La nube negra que cubría el proyecto de Panamá en la mente del pueblo parecía inamovible, mientras que el proyecto de Nicaragua, en asombroso contraste, aparecía claro, factible en una tierra hospitalaria y favorecida por la fortuna. Nicaragua sería el lugar ideal para comenzar de nuevo.

A los pocos estadounidenses que habían hablado en favor de Panamá, Morgan los calificaba de necios o, peor todavía, de peleles de las empresas de los ferrocarriles transcontinentales, que conspiraban para impedir que se construyera una vía acuática que cruzara América Central que no estuviera bajo su control. El senador Morgan había luchado desde tiempo atrás contra la expansión de los ferrocarriles e insistía en que sus poderosos directivos se oponían a la apertura de un canal, tanto en Panamá como en Nicaragua. Pero tenían la esperanza de que favoreciendo el proyecto de Panamá se impediría una decisión del Congreso sobre Nicaragua. El senador no acusaba a nadie en particular, pero no había necesidad de dar nombres. La opinión pública y la mayoría de la prensa suponían que en el centro del «Complot de Panamá» se hallaban E. H. Harriman, J. P. Morgan y James J. Hill. Posiblemente la suposición era acertada, por lo menos en parte, aunque ni el senador Morgan ni la prensa pudieron ofrecer pruebas concretas.

En vez de pruebas, allí estaban las frecuentes declaraciones de las gentes del ferrocarril, y puesto que el ferrocarril no había mostrado aversión previa a la intriga política y su dominio en todo el país se había convertido en una cuestión política muy viva, el fantasma que suscitaba Morgan sobre supuestos agentes del ferrocarril tratando de arruinar el proyecto del canal fue algo que nadie tomó a la ligera.

Los discursos de diputados y senadores sobre el tema del canal de Nicaragua llenaron cientos de páginas de las Actas del Congreso. En los archivos de la Cámara y del Senado había decenas de miles de cuartillas de los informes de las comisiones especiales para el canal, de testimonios de los exploradores, ingenieros y capitanes de barco, respaldando todos la conveniencia fundamental de la ruta de Nicaragua. (Si las plumas fueran palas, observaba el *Times* de Minneapolis, el canal estaría terminado desde hace mucho.) Allí estaban todos los mapas y los datos de las investigaciones de los expedicionarios enviados por Grant, las tabulaciones sobre el clima, las mareas y las precipitaciones, hechas por otras expediciones a Nicaragua desde 1880, cuando los franceses estaban muy atareados en Panamá. Muchas de las revistas de mayor circulación —*Harper's Weekly, Atlantic Monthly, Munsey's, Century*— habían publicado

importantes artículos sobre el proyecto de Nicaragua. Antes de ir a la bancarrota, la Maritime Canal Company había hecho una magnífica maqueta del modelo de su canal completo, con agua corriente y pequeñas esclusas que funcionaban muy bien, y ese modelo se había exhibido en Washington y en otra docena de ciudades. Las juntas de comercio de Estados Unidos, los gobiernos de estados y numerosos grupos civiles de todas clases habían presentado solemnes resoluciones en favor de un canal en Nicaragua. En las tribunas del Congreso, el proyecto del canal en Nicaragua había sido el tema de innumerables discursos, tanto por parte de los republicanos como de los demócratas. Pero el argumento de más peso en favor de Nicaragua, repetido muchas veces, consistía en que si el viejo Morgan, sabiendo todo lo que sabía y habiendo dedicado a la cuestión la mayor parte de su vida, sostenía que ese era el sitio ideal, así tendría que ser sin duda alguna.

Se suponía que en breve se presentaría al Congreso un proyecto de ley sobre el canal en Nicaragua y que Morgan se las arreglaría para que se aprobara con rapidez. Pero faltaba una pieza: la presentación de un estudio por parte del presidente «sobre la ruta que resultara más practicable y factible» para abrir el canal. William McKinley había ordenado que se hiciera ese estudio y el Congreso lo había autorizado en 1899. Se había encomendado la labor a la Comisión del Canal del Istmo, la segunda comisión de alto nivel creada por McKinley (la primera, organizada en 1897, fue la Comisión del Canal de Nicaragua), y su decisión sería la definitiva. El presidente de la comisión era el vicealmirante John G. Walker, quien había presidido también el primer estudio, por lo cual la comisión recibió el nombre de Segundo Comité Walker, o más sencillamente, con el paso del tiempo, Comisión Walker. Además de Walker integraban la comisión otros ocho miembros, la mayoría destacados ingenieros civiles o militares. Se le asignó la suma de un millón de dólares. Los trabajos sobre el terreno duraron dos años, se emplearon cientos de hombres —investigadores, ingenieros, oficiales navales, médicos, geólogos— y en el mes de noviembre, pocos días antes de que Hay y Pauncefote se reunieran para firmar el tratado, el almirante Walker subió las escaleras del

Departamento de Estado para ver a Hay, seguido por dos hombres que llevaban el tan esperado informe en dos grandes cajas de madera.

Se había decidido que el contenido del informe permaneciera en secreto hasta que el presidente lo hubiese leído y enviado al Congreso; pero el 21 de noviembre, tres días después de la firma del tratado por parte de Hay y Pauncefote, William Randolph Hearst reveló los resultados en el *Journal* de Nueva York. Habían sobornado a uno de los mecanógrafos del almirante y Hearst tenía una copia del texto completo.

Después de haber tomado en cuenta todos los factores del clima, la salubridad, los derechos legales y los privilegios existentes, y habiendo llegado a cifras aproximadas para el coste de la construcción y el funcionamiento de los canales para barcos tanto en Panamá como en Nicaragua, la Comisión Walker había elegido también Nicaragua. Parecía que el asunto había quedado resuelto definitivamente y que ya no restaban más que las formalidades legislativas.

Sin embargo, para los pocos que se molestaron en leer el informe de la comisión, fue evidente que la noticia importante no era la de la decisión en favor de Nicaragua —algo que ya se esperaba—, sino que habían surgido muchos factores en favor de Panamá. No había necesidad de leer entre líneas para darse cuenta. Bastaba con examinar las observaciones técnicas que se presentaban, ninguna de las cuales era complicada o difícil de entender.

El factor decisivo era el precio que la compañía francesa había puesto a sus posesiones en Panamá. Nicaragua era «la ruta más practicable y factible, una vez considerados todos los datos aportados por las investigaciones y teniendo en cuenta los términos ofrecidos por la Nueva Compañía del Canal de Panamá», que eran «tan irrazonables que la comisión no podría recomendar que se acepten». Pero, por extraño que parezca, con muy pocas excepciones, los editorialistas y los políticos no prestaron atención a esta cuestión. Los resultados de la comisión se recibieron como la confirmación definitiva de la ruta estadounidense.

El *Journal* prosiguió con su gran primicia y publicó un artículo sobre un informe de la minoría (proporcionado también por el mecanógrafo sobornado), en el que el más eminente ingeniero civil de la comisión,

George Shattuck Morison, subrayaba las virtudes de la ruta de Panamá con mayor detalle. *The New York Times* y uno o dos periódicos más también mencionaban un «grupo de presión de Panamá» que impulsaba una «campaña furtiva» en Washington y de un «poderoso círculo» que trabajaba secretamente en el Senado en favor de la ruta de Panamá, sin tomar en cuenta las conclusiones de la comisión. Pero todo eran rumores. Interrogado por los periodistas sobre la posibilidad de haber oído algo de una tendencia favorable entre sus colegas sobre Panamá, John Tyler Morgan masculló: «Yo no he escuchado ni el zumbido de una mosca al respecto».

En la primera semana de diciembre, cuando el Congreso volvió a reunirse, se introdujo en la Cámara el borrador de un proyecto para el canal en Nicaragua, sin ningún anuncio previo. Su autor era William Peters Hepburn, de Iowa, un republicano vanidoso que anteriormente había puesto obstáculos a un proyecto similar, tan solo porque entonces se llamaba Proyecto Morgan. Había llegado a la conclusión de que si tenía que haber un individuo o un partido inmortalizado por la legislación sobre el canal, serían el diputado Hepburn y el Partido Republicano. Morgan le aseguró a Hepburn que no le iba a responder con la misma moneda y que le daría mucho gusto ver un proyecto de ley Hepburn, de modo que se esperaba que se aprobara con bastante facilidad.

El 10 de diciembre se firmó en Managua un convenio diplomático formal, «con miras a la construcción de un canal en Nicaragua por parte de Estados Unidos». El 19 de diciembre, sin que nadie se sorprendiera, el Senado ratificó el Tratado Hay-Pauncefote. Tres días después, la Cámara de Representantes, por acuerdo unánime, colocó el Proyecto Hepburn en el calendario para ser tratado inmediatamente después de las vacaciones navideñas.

Luego, justo antes de la Navidad, llegaron noticias de París sobre la repentina renuncia del presidente de la Compagnie Nouvelle. La reunión de los accionistas del 21 de diciembre culminó en un tumulto y tuvo que intervenir la policía. Lo esencial de los discursos había sido lograr que Estados Unidos comprara el canal a cualquier precio.

Hasta entonces, técnicamente hablando, la compañía francesa no había fijado un precio para sus posesiones. Solo se le había informado al almirante Walker de que todo lo que la compañía consideraba de su propiedad en Panamá, el equipo y los privilegios, podían valer 109 millones de dólares. Como no había ninguna otra base para los cálculos, Walker y los miembros de su comisión creyeron que ese era el precio y basaron sus decisiones en él.

El nuevo precio, el primero aportado desde París, fue presentado a Walker el 4 de enero de 1902, la mañana en que la mayoría de Washington estaba absorta en los comentarios sobre la presentación en sociedad de Alice Roosevelt en la Casa Blanca la noche anterior. Walker y los ocho miembros de su comisión habían llegado a la conclusión en su informe de que todo lo que la compañía francesa quería vender valía bastante menos de 109 millones de dólares. Habían valorado la parte utilizable de las excavaciones francesas en 27.400.000 dólares. Podían añadirse otros dos millones de dólares por los mapas, investigaciones, dibujos y registros franceses. Opinaban que el ferrocarril de Panamá podía valer unos siete millones de dólares, y aún se podían sumar otros tres millones de dólares para cubrir lo que se hubiese pasado por alto. De modo que el valor total calculado ascendía a la cantidad de 40 millones de dólares. Es interesante señalar que precisamente ese era el nuevo precio que estaban pidiendo los franceses.

Walker se dirigió deprisa al Departamento de Estado al mediodía y desde allí se pasaron las noticias a la Casa Blanca. Los franceses no solo habían bajado su precio, sino que lo habían reducido en más del 60 por 100. Como el almirante Walker iba a decir al Comité Morgan en su seco estilo: «Eso presenta las cosas de muy distinta manera».

Pero cuando la Cámara se ocupó del proyecto de ley Hepburn, el debate, si puede llamársele así, duró solo dos días. El 9 de enero los representantes votaron casi por unanimidad —308 votos contra dos— para que se procediera con el canal de Nicaragua. Como Mark Hanna observó, posiblemente ni uno de cada cuatro congresistas había leído el informe de la Comisión Walker. Morgan, que sí lo había leído minuciosamente, anunció

que iniciaría las audiencias y se ocuparía de que el proyecto llegara al Senado lo antes posible.

El Gobierno había permanecido en silencio mientras tanto, lo cual se interpretaba en el sentido de que la elección era prerrogativa del Congreso y Roosevelt seguía a favor del canal en Nicaragua. Sin embargo, tan pronto como la Cámara dio su aprobación, el presidente convocó a los miembros de la Comisión Walker a la Casa Blanca, uno por uno, para hacerles una consulta privada. Quería conocer los puntos de vista personales, expuestos libremente por cada uno.

Después hubo una reunión de la comisión en pleno, que se celebró a puerta cerrada en la oficina del presidente, durante la cual se le pidió a Walker y a los restantes miembros que redactaran juntos un informe complementario. Roosevelt quería que se aceptara el ofrecimiento de los franceses. Advirtió que la conclusión de la comisión tenía que ser unánime.

Morgan no podía dar crédito a lo que estaba escuchando cuando Hanna le comunicó las noticias. «Vaya a preguntarle al presidente si no me cree», replicó Hanna, y Morgan fue a la Casa Blanca ese mismo día. Lo que él y Roosevelt se dijeron en el curso de la conversación no se reveló nunca.

La entrevista fue el jueves, día 16. El sábado los diarios decían que Roosevelt tenía en su mano un nuevo informe sobre el canal. Walker, abordado por los periodistas mientras cruzaba del Departamento de Estado a la Casa Blanca, solo afirmó que muy probablemente el informe iba a desilusionar al público. El lunes, 20 de enero, se dio a conocer la noticia. Por una moción de George S. Morison, la comisión había cambiado su decisión: se elegía por unanimidad el istmo de Panamá para construir un canal.

Por primera vez se presentó un inventario general de las propiedades francesas. Había más de doce mil hectáreas de terreno que, sumado al que poseía el ferrocarril de Panamá, comprendía toda la extensión requerida para construir el canal. Estaba el ferrocarril. Había más de dos mil edificios (oficinas, viviendas, almacenes, talleres, establos), además de la gran sede central en la ciudad de Panamá y los hospitales en Panamá y en Colón. Había una cantidad inmensa de maquinaria (remolcadores, lanchones, dragas, excavadoras, bombas, grúas, locomotoras, vagones), así como

instrumentos de medición para las investigaciones, medicamentos y aparatos médicos. Las excavaciones realizadas (las excavaciones valoradas por la comisión) se calculaban en 27.884.373 metros cúbicos.

En Washington fueron pocos los que no comprendieron lo que se proponía.

Suponiendo que Theodore Roosevelt estuviera tan impaciente por construir el canal como parecía, lo mejor y más rápido sería prescindir de la oferta de última hora de los franceses y dejar que John Tyler Morgan se ocupara del resto. De esa forma no se perdería más tiempo. Pero era evidente que Roosevelt no había decidido eso, sino que se había opuesto frontalmente al senador, desafiando la autoridad y el poder del anciano, por no mencionar los sentimientos populares del país. Estaba tirando por la ventana toda la antigua confianza en la ruta de Nicaragua y al hacerlo se arriesgaba a que hubiera más demoras, más debates interminables y es posible que una derrota personal al inicio de su presidencia. Estaba claro que algo o alguien lo había impulsado a decidir que Panamá era la mejor alternativa y que bien valía la pena luchar por ella.

También se decía que probablemente Roosevelt era tan susceptible como su antecesor a la voluntad del senador por Ohio. Y no había ningún misterio en el hecho de que Mark Hanna prefiriera Panamá, pues era evidente que este hablaba en nombre de los ferrocarriles.

Hanna no podía «juguetear» con el público estadounidense como si fueran niños, declaraba con irritación la prensa. El pueblo, estadounidense no es tonto, decía el *Herald* de Nueva York. La opinión nacional era unánime en favor de Nicaragua y la lección de la democracia era que se debía confiar en el instinto del público.

> Todas las objeciones expuestas ya han sido admitidas por las autoridades científicas competentes, pero no pesan nada en comparación con la instintiva convicción tan profundamente arraigada en la nación de que el proyecto del canal en Nicaragua es una cuestión enteramente nacional, concebida por los estadounidenses, apoyada y sostenida por los estadounidenses y (si más adelante se construye) manejada por los estadounidenses, según las ideas estadounidenses y para satisfacer las necesidades estadounidenses. En una palabra, es una *empresa nacional*.

Los editorialistas insistían en que a veces era necesario reconocer los sentimientos, lo mismo en las cuestiones personales que en las nacionales. Lo que quedaba por saber era si el Senado de Estados Unidos «resultaría más permeable a la influencia exterior» que la Cámara de Representantes.

El *Courier-Journal* de Louisville, en un artículo que John Tyler Morgan recortó y guardó cuidadosamente, se refería a «la descarada comicidad del robo por receta: veinte millones para lograr que los ladrones de este lado aprobaran el proyecto; veinte millones para conformar a los intrusos del otro lado; unos cuantos cacharros oxidados y un pleito legal internacional para el Tío Sam».

Las frecuentes afirmaciones de Morgan en el sentido de que el título de propiedad era inválido, de que Colombia no abandonaría nunca voluntariamente sus derechos sobre el Istmo, de que el desgobierno político en Panamá era endémico se habían puesto en evidencia. «Se habla de comprar un proceso legal —escribía William Randolph Hearst en el *Journal* de Nueva York—; la compra del canal de Panamá significaría la adquisición de una revolución. Parece ser que la única manera de lograr una concesión satisfactoria por parte de Colombia sería visitar el país, agarrar por el cuello a varios de los estadistas contendientes y mantenerlos encerrados a todos el tiempo suficiente para firmar el contrato.»

Mientras tanto, el ministro de Colombia en Washington, el doctor Carlos Martínez Silva, aseguraba al Departamento de Estado y a la prensa en general que su Gobierno estaba dispuesto a tratar generosamente con el de Estados Unidos sobre la provincia del Istmo. El Gobierno de Colombia no mostraría «un espíritu mezquino ni ambicioso. Colombia está dispuesta a conceder todo aquello que satisfaga las necesidades de Estados Unidos para garantizar la empresa de construir el canal de Panamá».

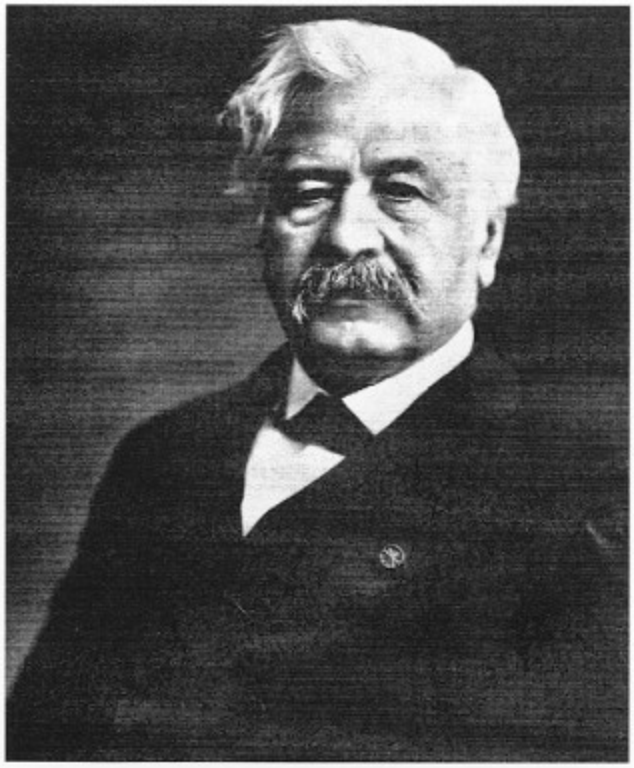
El 28 de enero, el senador John Coit Spooner presentó una enmienda al proyecto de ley Hepburn por la que se autorizaba al presidente de la República a adquirir las propiedades que tenía en Panamá la compañía francesa y sus concesiones a un precio que no excediera los 40 millones de dólares; también se le autorizaba para obtener de Colombia un dominio a perpetuidad de una zona para el canal de unos diez kilómetros de ancho a través del Istmo; y para construir el canal en Panamá. Si en «un período

razonable» no se había obtenido el acuerdo satisfactorio con Colombia, el presidente quedaba autorizado para proceder a la construcción de un canal en Nicaragua.

Si esa enmienda se aprobaba, supondría la transformación radical del proyecto de ley de la Cámara de Representantes. La presentación de esa enmienda fue la prueba más clara de que Roosevelt ya se había decidido por un canal en Panamá. Spooner no había dado muestras anteriores de inclinarse por la ruta de Panamá, pero era un dirigente muy hábil para llevar por buen camino los proyectos de ley que presentaba la presidencia y no hubiera adoptado esa posición sin la plena aprobación de la Casa Blanca. Así pues, era evidente que el plan había salido de allí.

Theodore seguía siendo el hilandero.

Ferdinand de Lesseps. (Culver Pictures, Inc.)





Portada del suplemento ilustrado de *Le Petit Journal*, 16 de diciembre de 1894.

(Archivo Espasa.)

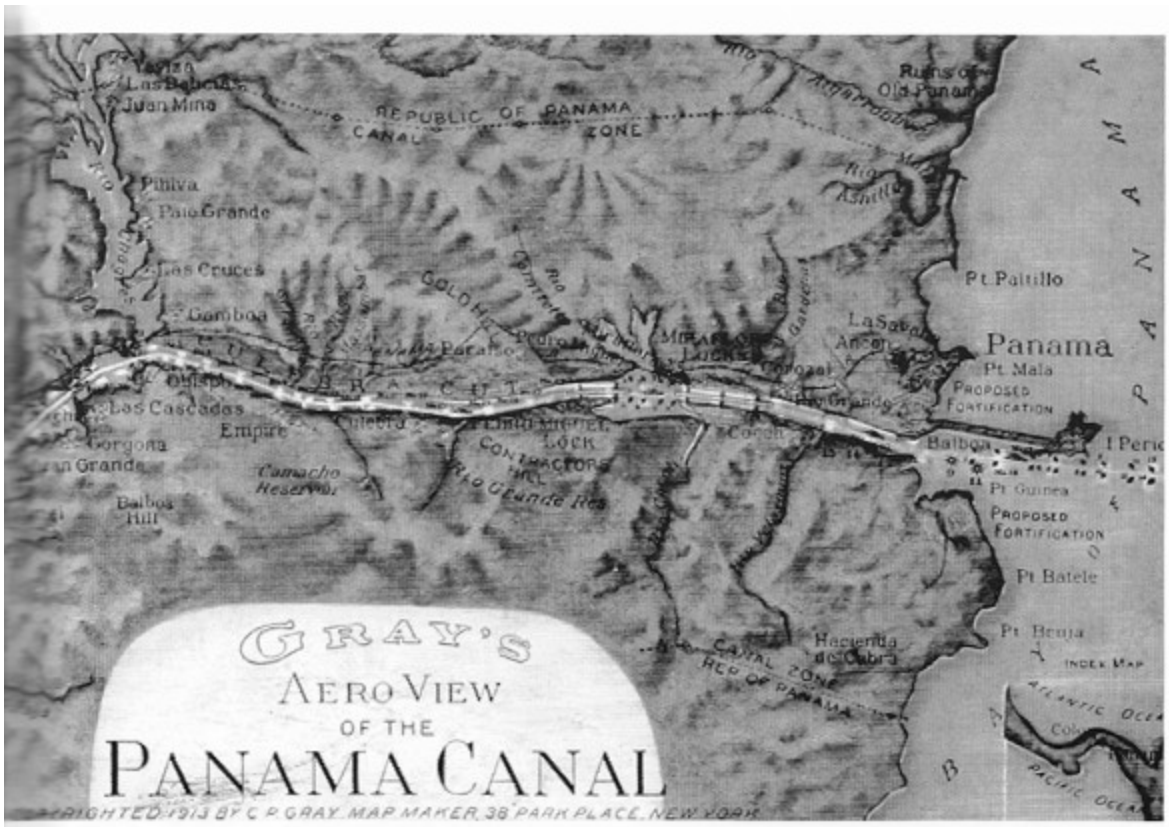
FERDINAND DE LESSEPS



Mapa del canal de Panamá, 1913. (C. P. Gray.)

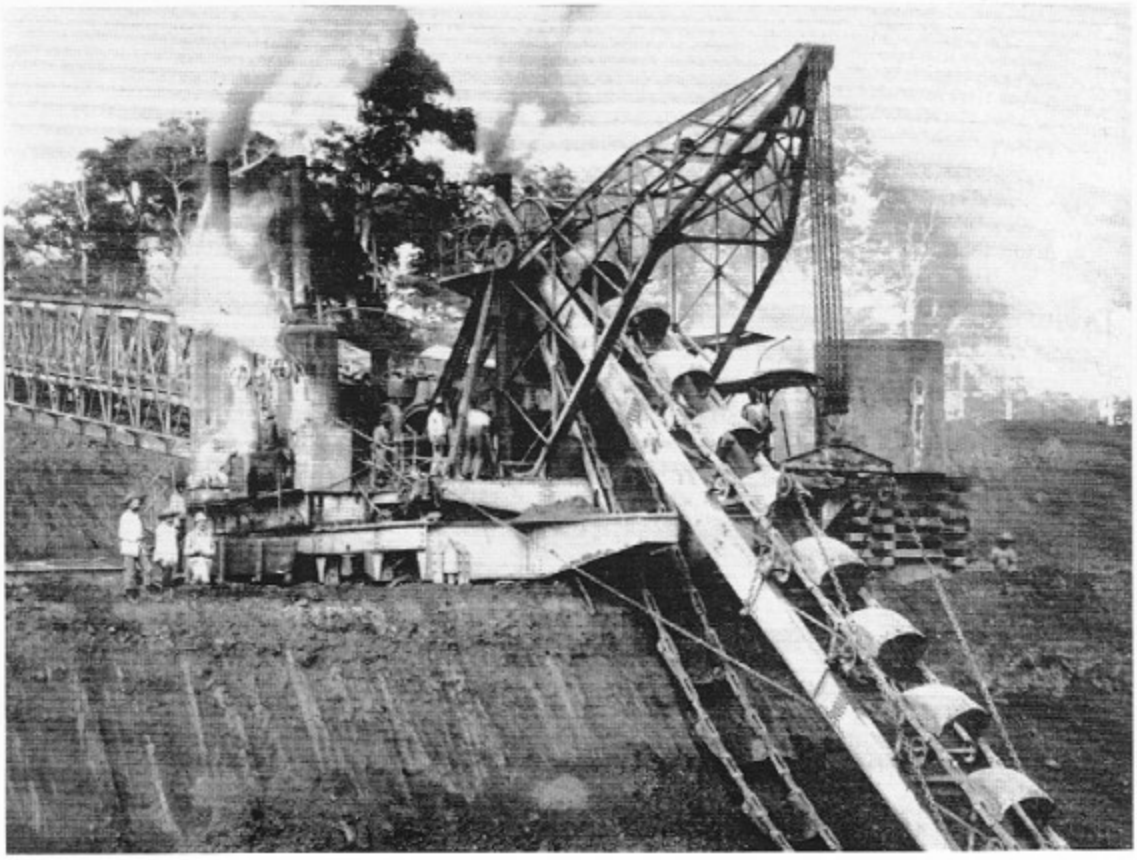


Ferdinand de Lesseps con su séquito en Panamá en 1880. (Compañía del Canal de Panamá.)

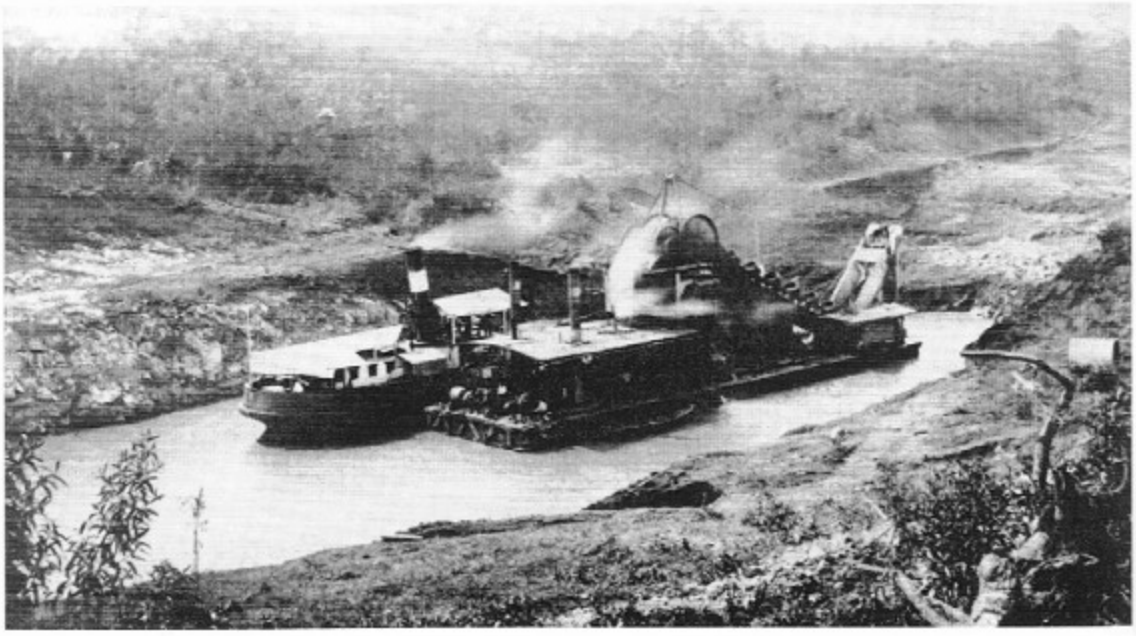

REPUBLIC OF PANAMA
CANAL ZONE
Juan Mina
Pilliva
Palo Grande
Las Cruces
Gamboa
Las Cascades
Empire
Gorgona
Balboa Hill
Camacho Reservoir
Ruins of Old Panama
Pt. Patillo
Panama
Pt. Mala
PROPOSED FORTIFICATION
Balboa
Pt. Guinea
PROPOSED FORTIFICATION
Pt. Batele
Pt. Brujo
INDEX MAP
Hacienda de Cabra
CANAL ZONE
RED OF PANAMA
GRAY'S
AERO VIEW
OF THE
PANAMA CANAL
RIGHTED 1913 BY C. P. GRAY, MAP MAKER, 38 PARK PLACE, NEW YORK


ROMA
ROMA

Aspecto de la calle del Frente de Colón durante la etapa francesa. (Culver Pictures, Inc.)

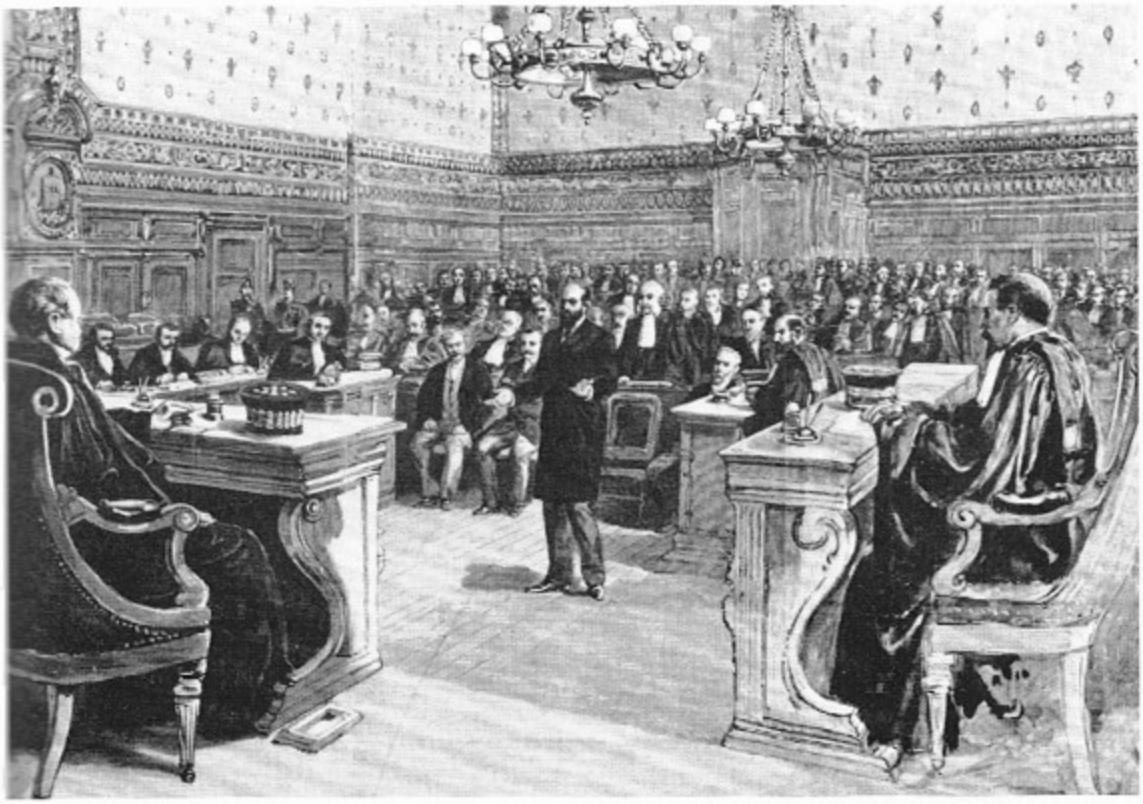


Una de las gigantescas excavadoras francesas en las que De Lesseps fundaba sus grandes expectativas. (Academia Militar de Estados Unidos.)



Draga de escalera francesa en funcionamiento. En máquinas como esta basó Bunau-Varilla su novedoso plan para salvar a la empresa francesa durante su desesperado final. (Compañía del

Canal de Panamá.)



Charles de Lesseps defendiendo su causa en el Tribunal de Apelación de París en enero de 1893, al comienzo del primero de los dos sensacionales juicios. Los otros tres procesados sentados detrás de él son, de izquierda a derecha, Gustave Eiffel, Henri Cottu y Marius Fontane. Henri Barboux, abogado de Ferdinand y Charles de Lesseps, es la figura de pelo blanco que aparece de pie detrás de la silla vacía de Charles. Esta sala de tribunal permanece idéntica en la actualidad. (Bibliothèque Nationale.)



Una excavadora francesa abandonada es engullida por la selva cerca de Tabernilla. (Compañía

Una excavadora francesa abandonada es engullida por la selva cerca de Tabernilla. (Compañía del Canal de Panamá.)



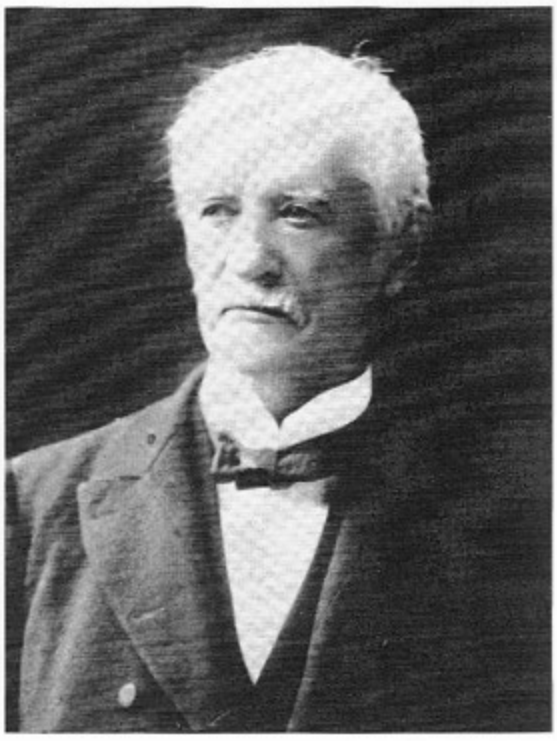
Theodore Roosevelt y el senador Mark Hanna en Buffalo en el momento de la muerte de McKinley. (Culver Pictures, Inc.)



George Shattuck Morison. Fotografía extraída de Philippe Bunau-Varilla, *Panama: The Creation, Destruction, and Resurrection,* Robert M. McBride, 1920



El capitán (después almirante) Alfred Thayer



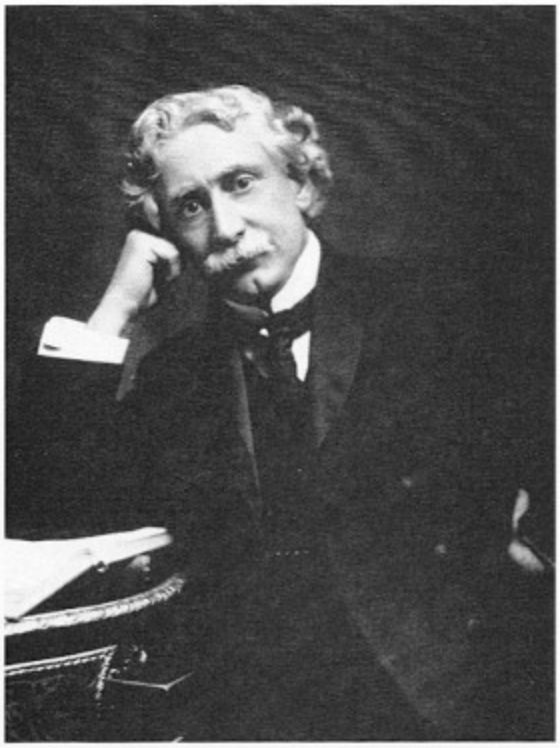
El senador John Tyler Morgan. (Biblioteca

Mahan. (Biblioteca del Congreso.)

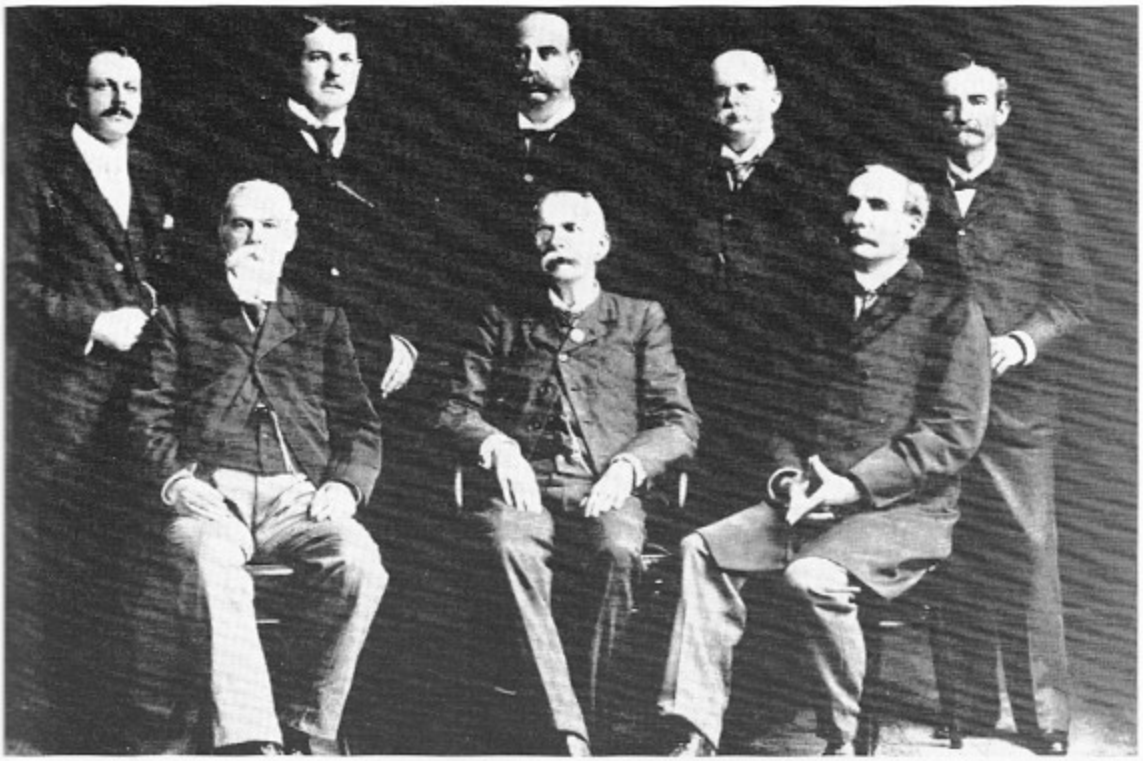
del Congreso.)



Philippe Bunau-Varilla. (Biblioteca del Congreso.)



William Nelson Cromwell. (Fotografía cedida por Sullivan & Cromwell.)

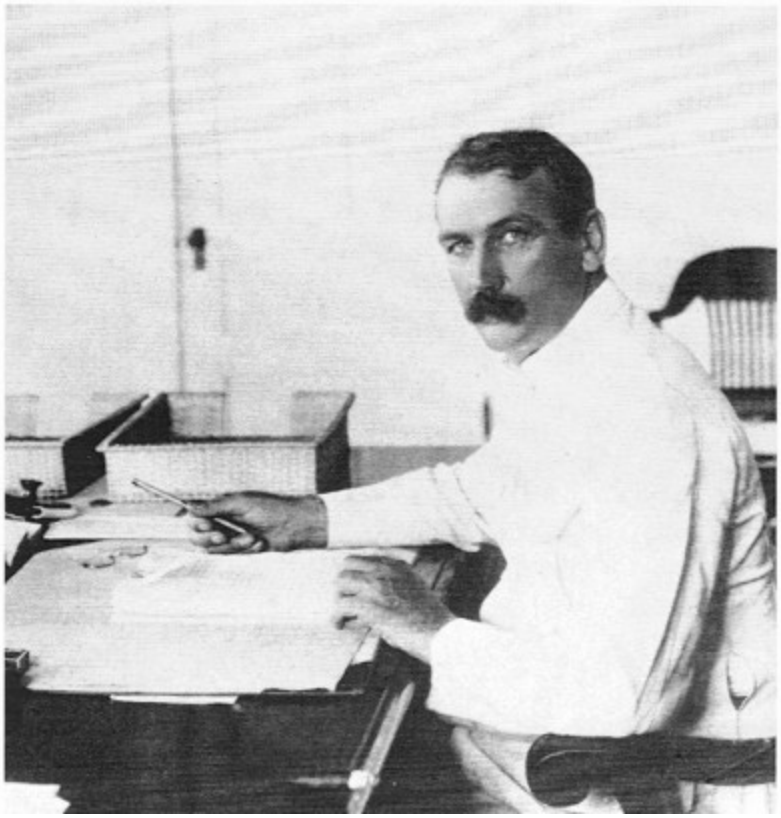


Fundadores de la República de Panamá. Sentados (de izquierda a derecha): José Agustín Arango, doctor Manuel Amador y Federico Boyd. De pie (de izquierda a derecha): Nicanor de Obarrio, Car-

los C. Arosemena, Manuel Espinosa, Tomás Arias y Ricardo Arias



Roosevelt trabajando en su estudio de Sagamore Hill. (Colección de Theodore Roosevelt, Harvard.)



John Stevens. (Archivos



Nacionales.)

10
EL «LOBBY»

«En el curso de una carrera profesional muy activa y extensa […] la firma de Sullivan & Cromwell logró situarse en relaciones íntimas, susceptibles de ser utilizadas para su ventaja, con hombres que poseían influencia y poder.»

WILLIAM NELSON CROMWELL

«Se había escuchado el primer toque de corneta. Me apresuré a arreglar mis asuntos y partí de Francia a bordo del *Champagne* […] para esa travesía que iba a dar como resultado la resurrección de Panamá.»

PHILIPPE BUNAU-VARILLA

I

Cuando el presidente de la comisión, John Tyler Morgan, la reunió para iniciar las sesiones sobre el Proyecto Hepburn, la idea de construir un canal estadounidense en Panamá, de comprar la obra de los franceses y terminarla, carecía de atractivo popular y no contaba con ningún portavoz de reputación nacional. No se podría precisar el apoyo decidido que gozaba la propuesta de Panamá; solo algunos periódicos (el más persistente, el *Evening Post* de Nueva York), unos cuantos grupos de negocios del Medio Oeste y tal vez media docena de prominentes ingenieros civiles. No parecía existir ningún respaldo político. Por extraordinario que parezca a la luz de lo que habría de suceder, a principios de 1902 no había un solo político importante que se hubiese pronunciado en favor de la construcción de un

canal en Panamá. La idea no parecía tener partidarios, mientras que el entusiasmo por Nicaragua parecía abrumador, dentro y fuera del Congreso.

Un ciudadano cualquiera que se atreviera a sugerir siquiera que los franceses habían elegido el mejor lugar, o que no debería desecharse la construcción de un canal en Panamá porque era una idea francesa, se quedaría hablando solo. Por ejemplo, el anciano John Bigelow se había convertido en algo así como una curiosidad por exponer semejantes puntos de vista, así como en una especie de estorbo para algunos de sus antiguos colegas tan influyentes como John Hay, quien le respondía con la debida cortesía, pero nada más, a sus largas cartas, llenas de reflexiones sobre la cuestión.

Tal como estaban las cosas, había innumerables razones para dar por sentado que el comercio mundial, por no mencionar los blancos barcos de la Marina de Estados Unidos, surcarían un día las aguas del hermoso lago de Nicaragua. Y eso es, sin duda, lo que habría sucedido a no ser por ciertos acontecimientos inesperados y por un puñado de individuos con mucho tesón, dos de los cuales dieron el principal empuje, al que los periódicos se referían sombríamente como el «*lobby* de Panamá». Esos hombres fueron William Nelson Cromwell y Philippe Bunau-Varilla. Sus actividades hasta esa fecha requieren cierta explicación.

Tanto Cromwell como su compañero francés eran hombres bajos, enérgicos y huérfanos de padre, que podrían compararse con Napoleón. Sin embargo, solo Cromwell había hecho de las «influencias» una profesión. Era alguien nuevo en el mundillo judicial, un abogado de empresa, una especie de mutación surgida en la selva de Wall Street durante el auge de los ferrocarriles. Era un hombre bastante guapo, con espeso pelo ondulado y prematuramente encanecido, bigote blanco, y grandes ojos azules chispeantes, «limpios como los de un niño», según una de sus descripciones, y con una piel tersa y sonrosada «que envidiaría una doncella». Con sus pantalones de rayas y su chaqué parecía un estudiante de arte dramático vestido para representar el personaje de un viejo estadista. Pero la apariencia que quería dar, el papel que le gustaba representar, era el

de un hombre que tenía todas las cartas en la mano, y posiblemente algunas más en la manga. Como uno de sus jóvenes protegidos recordaría, a Cromwell le encantaba que le tuvieran por un hombre misterioso, alguien que manejaba los hilos desde bambalinas. Un congresista irritado iba a llamarlo «el hombre más peligroso que ha producido este país desde los días de Aaron Burr», un calificativo extravagante pero de la clase que satisfacían enormemente a Cromwell.

No tenía interés en los juicios sensacionalistas ni le gustaba la publicidad. Prefería hablar de hombre a hombre. «Ningún vendedor de seguros podría superarlo —escribió un periodista de *World* después de una larga entrevista—. Habla muy deprisa y, cuando quiere, sin ceñirse a ningún tema.» Era genial para «arreglar» las cosas, para planear cada movimiento por adelantado. «Los accidentes no suceden —les advertía a sus jóvenes asociados—; permiten que sucedan los necios que no piensan en los infortunios.»

William Nelson Cromwell —prefería usar sus tres nombres— era un niño diminuto, pobre, bueno y afanoso de Brooklyn, hijo de una viuda de la Guerra Civil. Era «un muchachito de salud delicada» que había tocado el órgano en la iglesia de los Peregrinos antes de entrar a trabajar como contable en una oficina de los ferrocarriles. Era el modelo de la «ambición recompensada» que a diario comenzaba a trabajar al salir el sol y que recomendaba a los demás: «El hombre de éxito no olvida su trabajo. Se levanta con él por las mañanas; todo el día está con él, se lo lleva a casa y vive con él». Había logrado llegar hasta la Columbia Law School, en la que estudió durante sus horas libres, se licenció en 1876, y tres años después, junto con un abogado de mayor edad y bien establecido llamado Algernon Sullivan, fundó en Wall Street la firma Sullivan & Cromwell. Cuando aquel murió en 1887, Cromwell se convirtió en el socio principal a los treinta y tres años.

Contrató a varios jóvenes tan prometedores como él (uno de ellos fue John Foster Dulles) y se puso a cultivar su propia leyenda. A sus colegas más serios les parecía que tenía un toque vulgar. «Su formación en las finanzas y la contabilidad —explicaba uno de sus jóvenes asociados— le había proporcionado una destreza muy valiosa y rara en los abogados de

aquel tiempo, que por regla general se ejercitaban en literatura, lógica, retórica, filosofía y los clásicos.»

Las sumas que cobraba Cromwell por enderezar los asuntos de las empresas en dificultades o por desenmarañar enredos colosales eran las más altas de las que se pagaban en aquella época. Acababa de cumplir cuarenta años y ya era multimillonario. En 1891, cuando la firma Decker, Howell & Company quedó al borde de la quiebra con deudas por diez millones de dólares, se contrató a Cromwell para que tratara de resolver el problema, y en cosa de seis semanas puso en orden sus asuntos —se pagaron las deudas y se reanudaron las operaciones—, por lo que cobró 250.000 dólares, una cifra que jamás se había pagado por esa clase de servicios. En 1901 reorganizó el ferrocarril Northern Pacific y ayudó a J. P. Morgan en la fundación de la United States Steel Corporation. (Cromwell se encontraba entre el grupo de privilegiados que tomaron parte en la sociedad de accionistas que hizo posible formar la gigantesca empresa del acero, junto con potentados de la talla de H. H. Rogers, W. K. Vanderbilt y John Gates. La parte de Cromwell era de dos millones de dólares en acciones y solo se le había pedido que adelantara un 12,5 por 100.) Era asesor y confidente de varios de los hombres más ricos y poderosos de Estados Unidos, a los que admiraba y alababa sin cortapisas. Cierta vez, hablando en una reunión de accionistas de la Wells Fargo, declaró: «Al señor Harriman es a quien se le deben dar las gracias por lo que ha prosperado esta compañía con el favor de los ferrocarriles. Nadie podría reemplazar al señor Harriman porque se mueve en niveles superiores, tan altos que ninguno de nosotros podríamos alcanzarlos». Y no tenía el más ligero reparo en comerciar con dichas amistades.

En 1894, el año en que se organizó la Nueva Compañía del Canal de Panamá, Cromwell se había convertido en el consejero general, accionista y director del ferrocarril de Panamá. Obtuvo esos cargos como consecuencia de su asociación con C. P. Huntington y su ferrocarril Southern Pacific, que debido a un acuerdo sobre tráfico de mercancías controlaba casi por completo el ferrocarril de Panamá. Cromwell ya había empezado a cuidar de los intereses de la Nueva Compañía del Canal de Panamá y había prometido a sus directivos emprender «una campaña audaz y agresiva de

publicidad, ilustración y oposición», planeada con «estrategia napoleónica». Más tarde afirmaría que al hacer esa promesa le movía el propósito de que Estados Unidos consiguiera el mejor canal posible. Pero por otras cosas que dijo e hizo resulta evidente que su objetivo fundamental era vender la compañía francesa al Gobierno de Estados Unidos, o si fracasaba, a otro gobierno o bien a una combinación de capitales extranjeros. Y esperaba ser bien pagado por sus esfuerzos. La minuta por los servicios prestados que le enviaría a la Compagnie Nouvelle sería de 800.000 dólares.

Pocos miembros de un grupo de presión se habían dedicado a su tarea con tanto empeño e imaginación. Había hecho del cabildeo un arte animado, según declaró alguien. No dejaba pasar ninguna oportunidad. A los periodistas y a los miembros del Congreso les suministraba abundante material sobre Panamá, la compañía francesa y los inconvenientes de la ruta de Nicaragua. Iba a Washington una y otra vez, a menudo para quedarse durante varias semanas; veía a personas en el Capitolio y negociaba con los colombianos. Le ayudaban en la tarea un abogado llamado William Curtis y el periodista Roger Farnham, cuyos servicios había contratado, sacándolo del *World*. Pero era él la punta de lanza. Era quien contaba con los senadores Hanna y Spooner entre sus «amigos íntimos». Era él quien llamaba a la puerta de la Casa Blanca.

Cromwell utilizaba con generosidad su dinero y el de sus clientes. Reunía a la gente. En una ocasión llegó a concertar una entrevista entre el representante de su cliente y William McKinley. En el Capitolio su estrategia consistía en apagar cuanto fuera posible el ardiente entusiasmo por el canal de Nicaragua, y se hacía tan «ubicuo y omnipresente» como se decía que era John Tyler Morgan. En efecto, la aversión que engendró en el viejo senador probablemente sea la prueba más patente de su eficacia.

Uno de sus logros más palpables fue la creación de la Comisión del Canal, o por lo menos de ello se ufanó toda su vida. Para conseguirlo concentró sus esfuerzos sobre el portavoz de la Cámara, Thomas B. Reed, y el congresista Joseph Cannon (*Uncle Joe*), presidente de la Comisión de Caminos y Medios de Comunicación de la Cámara, ambos republicanos y ambos, según observó después Cromwell, con la capacidad suficiente para captar de inmediato el «conocimiento, la justicia y las ventajas» de un

grandioso estudio científico concluyente y darle su respaldo, que era todo lo que se necesitaba. Era una táctica dilatoria meditada —y, como demostraron los hechos, crucial—, pero también una apuesta arriesgada, puesto que un veredicto de la comisión a favor de Nicaragua destruiría por completo las posibilidades de su cliente, de por sí escasas.

Una vez que puso en movimiento la idea, Cromwell tenía que actuar de inmediato para influir en la selección de los nueve hombres que iban a integrar la comisión. Instó a McKinley a que no volviera a elegir al almirante Walker. Según su opinión, también eran inaceptables un oficial del Cuerpo de Ingenieros, el coronel Peter Hains, y un profesor de ingeniería civil de la Universidad de Pensilvania, Lewis Haupt, puesto que, al igual que Walker, habían formado parte de la comisión anterior para el canal de Nicaragua, por lo cual presentarían una marcada inclinación por esa opción. (El profesor Haupt había llegado a declarar que nada le haría cambiar de parecer respecto a la superioridad de la ruta de Nicaragua.) Había un cuarto hombre, Alfred Noble, afamado ingeniero de Chicago, descalificado para integrar la comisión porque había formado parte de un comité previo de existencia muy breve sobre el canal de Nicaragua. Entre los ingenieros navales, casi todos con una fuerte aunque oculta preferencia por Nicaragua, se comentaba que la influencia de Cromwell sobre McKinley «era demasiado poderosa para que los mortales ordinarios pudieran contrarrestarla».

Cromwell no logró impedir los nombramientos de Hains, Haupt, Noble y Walker; pero los otros tres ingenieros civiles elegidos pertenecían a su lista de aceptables. Entre ellos se encontraba George S. Morison, que no gozaba de muy buena reputación entre los amigos del ferrocarril de Cromwell.

Una vez que la nueva comisión quedó formada y entró en funciones en el edificio Corcoran, fue el «pico de oro» de Cromwell quien convenció al almirante Walker de que el lugar para iniciar sus estudios era la ciudad de París y no América Central. Por consiguiente, fue a Francia hacia donde embarcaron los nueve comisionados, varios de ellos con sus esposas, en el mes de agosto de 1899. Mientras tanto, Cromwell había zarpado poco antes con el mismo destino.

El informe final emitido por la comisión no hacía mención a Cromwell. Solo se declaraba que en París los directivos de la Compagnie Nouvelle «recibieron a los comisionados con gran cortesía y se mostraron dispuestos en todo momento para ayudarlos a hacer un estudio de esta ruta [Panamá] en todos sus aspectos». Sin embargo, el más importante y atento de esos directivos había sido el abogado estadounidense. Fue Cromwell quien apareció en el hotel Continental para dar la bienvenida a los comisionados al día siguiente de su llegada. Fue Cromwell quien les sirvió como maestro de ceremonias durante las cinco semanas que permanecieron en París y quien se despidió efusivamente de cada uno el día de su partida.

Se les había mostrado una cantidad abrumadora de material, cuyo valor era mucho mayor que el de los datos sobre Panamá de que se disponía en Washington o de cualquier información que la comisión hubiera podido reunir en el tiempo asignado, como Cromwell sabía muy bien y sus huéspedes comprendieron de inmediato.

Las reuniones tuvieron lugar en las oficinas de la compañía, en el número 7 de la Rue Louis-le-Grand. Se vieron mapas, informes de los ingenieros, estudios hidrográficos del Chagres, perfiles geológicos, datos sobre las perforaciones de prueba en los sitios donde se proyectaba construir presas y esclusas, planos para las represas, planos para las esclusas, registros sobre las observaciones de las mareas del Pacífico, informes sobre los gastos de las excavaciones en La Culebra, y un detallado inventario del equipo, los bienes y propiedades de la compañía. Todo cuanto se les mostró estaba cuidadosamente presentado. Se entregó a cada miembro de la comisión copias impresas de los documentos más importantes, un total de 340 expedientes diferentes, incluidos en quince carpetas color marfil, debidamente etiquetadas y cerradas con cintas verde oscuro.

A finales de agosto, Cromwell convocó una sesión especial del Comité Technique International, una agrupación de ingenieros establecida previamente por la Compagnie Nouvelle para evaluar los trabajos realizados en el Istmo. Era un grupo impresionante. Lo presidía un inspector retirado del departamento de Ponts et Chaussées; figuraba entre sus miembros el general Henry Abbot, que poco antes se había retirado del

Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos; también estaban uno de los jefes del canal de Manchester, un ingeniero ruso muy notable y un ex director técnico del canal de Kiel. Ese mismo grupo había declarado un año antes que era factible terminar de construir el canal de Panamá.

Para que los caballeros del comité y los caballeros que habían llegado de Estados Unidos se conocieran, se organizó una comida en el suntuoso Pavillon Paillard, un restaurante situado en los Campos Elíseos, frente a los jardines del palacio del Elíseo. Todo había sido preparado con esmero —menús personalizados con un grabado del Pavillon, cuatro vinos y seis platos— y fue «una comida muy buena y una ocasión agradable», como señaló en su diario George C. Morison, lo que para él era un comentario excelente.

El general Abbot, bien conocido por todos los comisionados y un hombre muy capaz, les dijo que él estaba tan firmemente convencido de la solidez del plan general de la compañía francesa para construir un canal con esclusas que estaba seguro de que algún otro país o una combinación de capitales extranjeros aprovecharían la oportunidad de proseguir los trabajos, en caso de que Estados Unidos no lo hiciera y cometiera el error de construir su canal en Nicaragua. Durante los seis años transcurridos desde el fracaso de la compañía de De Lesseps, el canal había quedado prácticamente abandonado; no se excavó ni se hizo ningún otro trabajo, pero en los últimos cuatro años, a partir de 1895, las actividades se habían reanudado en el Istmo, aunque en escala muy modesta, pues la nueva compañía estaba obligada a demostrar que se progresaba de alguna manera a fin de conservar el privilegio otorgado por Colombia. El general Abbot aseguraba que esos esfuerzos no eran solo aparentes, aunque se trabajaba a pequeña escala. En la ciudad de Panamá se había construido por fin el muelle tan necesario para el ferrocarril y se habían reanudado algunas excavaciones en La Culebra. Al mismo tiempo se realizaba el trabajo de limpieza, se volvía a desmontar la selva y se cuidaba la maquinaria. Aquella era la primera fase, explicó el general; la segunda consistía en dirigirse a las personas «más acaudaladas del mundo y demostrarles que sería una magnífica inversión la construcción del canal de Panamá».

Las conversaciones técnicas que prosiguieron durante varias semanas se desarrollaron «como un proceso frente a un alto tribunal», según declaró posteriormente el atildado abogado de Nueva York, que «se hallaba siempre atento en su puesto». Una vez de regreso en Washington y antes de que los miembros de la comisión emprendieran sus primeras giras de inspección por Panamá y Nicaragua, «se mantuvo en comunicación constante y personal con casi todos los miembros de la comisión para proporcionarles informaciones adicionales, copias de documentos […] con el propósito de resolver sus dudas».

Pero, según admitió más tarde, el servicio más valioso que prestó Cromwell a la causa fue la conversión de un hombre, Mark Hanna. En la narración de Cromwell no se indica con precisión en qué momento el senador Hanna vio la luz, pero había sido él y no otro, insistía Cromwell, quien había llevado al famoso senador a la verdad; la especialización de Hanna venía desde la época en que McKinley le había pedido que le mantuviera al tanto de los aspectos comerciales y técnicos del proyecto del canal, y Hanna había ocupado diligentemente su puesto en la comisión del viejo senador Morgan.

II

La pareja de Cromwell en la cruzada, el antiguo director ejecutivo de la Compagnie Universelle, se había comprometido en la nueva empresa con la misma pasión que en sus tiempos de «la gran aventura de Panamá». Ahora, pasados los cuarenta, había ganado algo de peso, tenía grandes entradas y llevaba muy corto el poco pelo que le quedaba. También había adquirido una mirada fija de orgullo feroz. En las fotografías de la época, mira fijamente a la cámara; aparece impecable, obstinado e inmutable, con los ojos fijos y graves. Como en épocas anteriores, domina el rostro un gran bigote, pero ahora termina en finas puntas y parece de adorno, exagerado. Se diría que son bigotes falsos, pegados bajo su nariz cómicamente, a no ser

por la mirada de sus ojos, que sin duda es la de un hombre que nunca hizo nada en broma. Roosevelt decía que tenía la mirada de un duelista.

Philippe Bunau-Varilla iba a ser el gran incomprendido para las generaciones venideras. La tendencia entre los historiadores sería considerarlo una figura casi esperpéntica, una especie de saltimbanqui francés al que, a pesar de sus evidentes atractivos, no se debía tomar muy en serio. Es posible que su bigote influyera en el juicio, pero lo fundamental es su propio relato de lo que sucedió, su uso obsesivo de la primera persona del singular en todo lo que escribió, que hace que hasta al lector moderno más tolerante le resulte tan absurdamente parcial y fatuo que raya en el ridículo. En sus libros —su obra más importante es *Panama: The Creation, Destruction, and Resurrection* (Panamá: creación, destrucción y resurrección)— sus ideas son invariablemente brillantes, y sus acciones, siempre atrevidas, inspiradas y centrales. Todo aquel que se le opusiera o que osara expresar su desacuerdo con sus puntos de vista es retratado como tonto, malvado o desequilibrado mental. Pero los que veían las cosas como él eran grandes caballeros, de una inteligencia excepcional y dotados de un alto sentido de los fines morales.

Se veía como el valiente cruzado —«un soldado de la Idea del Canal»— que salía a pelear contra el Prejuicio para defender la causa de la Verdad Científica. Se creía el personaje central de una novela de caballería. Estaba decidido a restablecer el honor de Francia, un honor manchado por los casos de Panamá y de Dreyfus. Con una sola mano si era necesario, él salvaría «la Gran Idea de Panamá».

Las cosas le sucedían —escribe— como si estuviera en una novela. La fortuna le «sonreía» como lo había hecho a muy pocos. «En cada uno de mis pasos parece que me acompaña una divinidad protectora.»

No obstante, en vista de lo que sucedió en realidad y teniendo en cuenta que provenía de una arraigada tradición romántica, no es de extrañar que se sintiera tan afortunado. La pena es que también se sintiera obligado a relatarlo en un estilo tan pomposo. Parece que nunca llegó a comprender que su historia se habría aceptado más fácilmente —sobre todo en otra época más escéptica y menos dada a las florituras— y habría causado mejor impresión si la hubiera escrito con un estilo más sencillo y directo. Por otra

parte, hay pruebas de que el hombre tenía muy poca semejanza con el personaje que aparece en sus libros. En realidad, era un individuo tenaz, práctico, excepcionalmente inteligente y muy enérgico, que causaba una impresión inolvidable en quienes lo conocían.

No hay pruebas de que en su época no le tomaran en serio. Edward P. Mitchell, del *Sun* de Nueva York y uno de los periodistas más hábiles de entonces, escribía: «Cuando llegué a conocerlo bien, descubrí que su mente y su voluntad formaban una de las dualidades más sorprendentes que había tenido el privilegio de encontrar; era, sin duda, napoleónico por su energía práctica y la cantidad de recursos con que contaba, pero también un gran idealista, como demostraba su desinteresada entrega a un sentimiento patriótico». John Hay, quien iba a tener con él tratos más directos que cualquier otra persona de Washington, se quedó asombrado por su diversidad y la rapidez incomparable con que lograba las cosas. George Morison, que solo podía valorarlo como profesional, afirmaba que era un «hombre brillante», atributo que otorgaba muy rara vez.

Incluso aquellos que instintivamente desconfiaban de sus motivos jamás parecieron negar sus habilidades. Cuando Bunau-Varilla llegó a Estados Unidos para iniciar su campaña, Alfred Noble, el afamado ingeniero de Chicago, advirtió al senador Morgan de forma confidencial que sería una equivocación imperdonable menospreciarlo.

Hablaba inglés perfectamente y con marcada precisión. Saludaba con profundas reverencias a las señoras y sus modales en la mesa eran impecables. Era el modelo del caballero bien educado y culto de la clase alta europea y sabía bien cómo llamar la atención dondequiera que fuera. «No se limitaba a entrar en una habitación; él hacía *su entrada*», recordaba Alice Roosevelt Longworth con admiración. Era él y no Cromwell —pese a su apariencia teatral— quien poseía la oportunidad del actor, el sentimiento intuitivo para el gesto dramático. Por extraño que parezca, el ingeniero francés era el evangelista de la pareja y fue él quien se convirtió en el «predicador peripatético» (como diría John Tyler Morgan), llevando su campaña por todo el país como De Lesseps había hecho veinte años antes.

La repercusión de su rápida gira fue inconfundible. Era una novedad. Los auditorios estadounidenses no se habían encontrado antes con una

autoridad sobre Panamá, y no digamos con un ingeniero que había vivido la experiencia real de intentar excavar un canal allí. Y nunca se habían expuesto con claridad y convicción los argumentos para construir un canal en Panamá en vez de hacerlo en Nicaragua.

«Ese mensajero de la idea de Panamá se sabía al dedillo todas las fases de la cuestión del canal», escribió Mitchell. Pero aún más atrayente era su capacidad de entusiasmar a los demás con su visión, de iluminar la imaginación con las posibilidades de un canal en Panamá. Era una capacidad que muchos de sus oyentes consideraban muy notable en un francés. Los periódicos decían que poseía «una especie de energía ingeniosa que algunas personas están acostumbradas a considerar como una peculiaridad estadounidense». Era «el francés que parece estadounidense».

Cuando la original compañía del canal fue a la bancarrota en 1889, el primer impulso de Bunau-Varilla, como él mismo admitió después, fue reunir a sus compatriotas para concluir los trabajos en Panamá. Para ese fin se había metido en la política, lanzando su candidatura para diputado, porque desde la tribuna de la Cámara pensaba «azotar a los difamadores con el látigo de la verdad». Pero, desanimado al perder las elecciones por escaso margen, viajó a Nueva York para visitar a su amigo John Bigelow y pedirle consejo. La amistad entre el hombre de edad y el joven brillante «maduró hasta casi convertirse en una relación padre e hijo», según escribió el autor de la biografía de Bigelow. Este le aconsejó que regresara a Francia y expusiera su caso por escrito, de lo que resultó la publicación del libro *Panamá: pasado, presente y futuro*, en 1892. En él establecía una comparación técnica entre las rutas de Panamá y Nicaragua, algo que no se había hecho hasta entonces más que en los informes para el Gobierno del tipo de los redactados en la década de 1870.

Pero la idea de que Estados Unidos se hiciera cargo de los trabajos en Panamá todavía no se le había ocurrido o seguía estando en pugna con su visión del destino de Francia. Así pues, primero había ido a visitar a los rusos.

Había surgido un encuentro casual con un príncipe ruso a bordo de un tren en 1894, tras el cual Bunau-Varilla se dirigió a San Petersburgo para tratar de convencer al zar Alejandro III de que Rusia proporcionara el capital para la terminación del canal. No logró ver al zar, pero sí pudo hablar con el muy poderoso ministro de Finanzas, el conde Sergei Witte. Le explicó que el canal de Panamá y el ferrocarril transiberiano, entonces en construcción, podrían ser el contrapeso perfecto a la combinación anglo-estadounidense del canal de Suez y los ferrocarriles transcontinentales. Bunau-Varilla precisó que podría terminarse un canal de esclusas en Panamá en cuatro años más si el soberano ruso daba una garantía del 3 por 100 al capital necesario, que él calculaba en 140 millones de dólares. Witte prometió presentar los planes al zar y Bunau-Varilla regresó a París lleno de esperanzas. El Gobierno francés se quedó asombrado y muy interesado por las informaciones, según el propio Bunau-Varilla, cuya palabra es la única con la que contamos. Sin embargo, el Gobierno francés cayó poco después y Alejandro III murió. Además, el liquidador de la extinta compañía de Panamá, furioso por la intromisión de Bunau-Varilla, tomó medidas para que no tuviera nada que decir en los asuntos de la compañía. Es interesante imaginar cuáles podrían haber sido las consecuencias si los rusos hubiesen aceptado la proposición de Bunau-Varilla.

Transcurrieron otros cinco años antes de que el ingeniero se decidiera a lanzar su campaña estadounidense en París, en el verano de 1899, cuando llegaron los miembros de la Comisión del Canal.

«Todos, en el mundo entero, suponían por entonces que el canal de Nicaragua —la solución del problema según los estadounidenses— era el que se iba a construir. Por lo tanto, decidí concentrar mis esfuerzos en la adopción del proyecto de Panamá por parte de Estados Unidos. ¡Parecía una tarea imposible de lograr!»

Por entonces llegó una carta de John Bigelow, muy oportuna y detallada, como las de las novelas. Lo que se necesitaba con urgencia era «un hombre competente capaz de convencer a nuestros ingenieros», escribía el honorable anciano desde Nueva York. «Cumpliré los ochenta y un años el día 25 de este mes —señalaba Bigelow— y no puedo servir de mucho en una pelea, salvo quizá para tocar el tambor.» Había pedido a uno

de los ingenieros de la comisión, el coronel Oswald Ernst, que se entrevistara con Bunau-Varilla tan pronto como llegara a París; y un abogado de Yale llamado Frank D. Pavey, que más tarde estuvo en la nómina de empleados de Bunau-Varilla, si no lo estaba ya en aquel entonces, desempeñó un papel decisivo para concertar las primeras reuniones.

El ingeniero francés lo dispuso todo siguiendo la tradición de su antiguo dirigente e ídolo, Ferdinand de Lesseps. Pero mientras que Cromwell dedicaba sus energías a la comisión entera, Bunau-Varilla, quien todavía no conocía a Cromwell, concentraba sus esfuerzos sobre tres hombres del grupo: el coronel Ernst, el profesor William Burr, de la Universidad de Columbia, y George S. Morison, los tres que, con la colaboración del almirante Walker, habían aceptado hacer de Panamá su preocupación particular. De los tres, Morison era el blanco principal, pues era el profesional más cualificado y tenía fama de ser una persona muy independiente y persuasiva.

«Nuestras conferencias fueron frecuentes y largas», escribió Bunau-Varilla. Se reunían en alguno de sus restaurantes favoritos o bien en su *hôtel particulier*, un edificio palaciego de piedra gris en la Avenue Jéna, cerca del Arco del Triunfo, que ha sido siempre una de las calles más elegantes de París. «Las cenas en su casa tenían que ser a las ocho y media —relataba Frank Pavey—; después de la cena nos instalábamos en la biblioteca, y jamás dejaba irse a la víctima estadounidense que había entrado en ella hasta que no pensaba que la había convertido […] la primera vez que cené en su casa me quedé hasta las dos de la madrugada, escuchando su argumento pintoresco y fascinante.»

Con frecuencia, las esposas de los visitantes estadounidenses asistían a esas veladas, y todas coincidían en que el dueño de la casa era un hombre encantador. Tenía una reserva inagotable de temas de conversación, pero ese verano el tema dominante era el proceso de Dreyfus, y los convidados se quedaron asombrados al saber que Bunau-Varilla en persona había desempeñado un papel muy importante en el drama. Entre las ocupaciones a que se entregó a su vuelta de Panamá, se hallaba el periódico *Le Matin*, que había comprado y dejado en manos de su hermano Maurice. Este se

hizo con una copia de una carta incriminatoria supuestamente escrita por el capitán Dreyfus al agregado alemán en Francia. Philippe conoció a Dreyfus años atrás en la École Polytechnique, donde habían sido amigos y compañeros de clase. Cuando vio la copia, buscó una vieja carta de Dreyfus. La diferencia en la escritura de ambas no solo era evidente, sino asombrosa. De manera que, convencidos de la inocencia de Dreyfus, los hermanos Bunau-Varilla habían publicado fotografías de las dos cartas en *Le Matin*, y esta sensacional muestra de buen periodismo hizo que se reabriera el caso. El relato dejó embelesados a sus invitados estadounidenses.

Antes de que los comisionados partieran de regreso en el mes de septiembre, los tres ingenieros recibieron un ejemplar de *Panamá: pasado, presente, futuro*, con instrucciones del propio autor para que lo tiraran si encontraban en él un solo error de datos o de lógica. «Cuando mis tres eminentes nuevos amigos abandonaron París, se había hecho un gran agujero en la presa del prejuicio que entonces existía contra Panamá en sus mentes, así como en las de todos.»

Sin embargo, no era lo bastante grande, pues en el otoño del año siguiente (1900) la comisión redactó un informe preliminar en el que recomendaba la ruta de Nicaragua. «La lucha final empieza ahora», escribió Bunau-Varilla, y a partir de entonces, según su propio relato, le acompañó el sentimiento místico de que el destino se ocuparía de todo. Tenía el pensamiento de que todo lo que sucedía ya estaba decidido.

Llegó un telegrama inesperado, una invitación de un grupo de hombres de negocios de Cincinnati que querían que acudiera a su ciudad lo antes posible para dictar una conferencia comparando el valor de las rutas de Panamá y Nicaragua. Lo habían conocido durante una estancia de verano en París. «No hemos olvidado la charla que nos ofreció —le decían en una carta que siguió al telegrama—, tan gráfica, tan comprensible y tan convincente, y estamos deseando que llegue al público estadounidense de la forma más efectiva que pueda idearse.»

Había sonado el «toque de corneta». Bunau-Varilla zarpó en un barco llamado *Champagne*. Había pocas posibilidades de que pudiera influir en la

opinión pública estadounidense, pero estaba decidido a «conquistar a todos los que pudiera para la causa de Panamá».

Paseando por cubierta, hizo amistad con un sacerdote francés, quien, después de escucharle exponer su tema favorito, le sugirió que fuera a ver a un estadounidense que había conocido en Roma. Su nombre era Myron T. Herrick, banquero de Cleveland y amigo personal del presidente McKinley. Según el relato de Bunau-Varilla, ese banquero se convirtió en una pieza más del gran rompecabezas que el destino estaba armando. «Cada vez que necesitaba a un hombre, aparecía; cuando necesitaba algún acontecimiento, sucedía.»

Pero en una carta escrita por el subcomandante Asher Baker, oficial de la Marina estadounidense y otro de los que Bunau-Varilla había frecuentado en los años recientes, se sugiere que no era solo el destino el que estaba trabajando en favor del ingeniero francés. «Lo hemos hecho todo por Philippe», informaba Baker al abogado Pavey. Los servicios de Baker, quien se había encontrado con el francés en el barco, fueron generosamente recompensados por el abogado Pavey, quien, a su vez, servía a Bunau-Varilla como hombre de confianza en Nueva York.

La histórica cruzada relámpago comenzó con el discurso que pronunció al término de un banquete en el Club Comercial de Cincinnati, ante los invitados que llenaban un gran salón adornado con banderas francesas y estadounidenses la noche del 16 de enero de 1901. Ese discurso, el primero que Bunau-Varilla pronunciaba en inglés, tuvo un éxito clamoroso. Dijo a su auditorio más o menos lo mismo que iba a decir dondequiera que fuera a partir de entonces, pero lo dijo con tanta convicción que acaparó de inmediato la atención de los presentes.

Entre la amplia colección de papeles de Bunau-Varilla que se encuentran archivados en la Biblioteca del Congreso hay una notita afectuosa enviada por su hija pequeña desde París que incluye un diminuto mapa de América Central, dibujado a lápiz y coloreado con mucho cuidado. Sobre Nicaragua se cierne un demonio negro blandiendo un tridente, mientras que sobre Panamá vuela un ángel alado. La concepción era la

misma que la de su *papa adoré*, y fue precisamente ese tipo de parcialidad, así como el cúmulo de datos con que contaba, lo que cautivó a su auditorio. Era «la intensidad de la convicción que inspiraban todas sus declaraciones» la que producía el efecto más contundente, escribió uno de sus anfitriones, añadiendo: «Me gusta el hombre que abraza una gran causa».

Sus discursos solían comenzar con una profesión de independencia: no venía representando intereses particulares, lo que debía tomarse como garantía de que no venía como un vendedor de la Nueva Compañía de Panamá. Su misión era exclusivamente defender «un concepto grande y noble que me proporcionó muchos años felices de lucha y peligro […] durante los cuales no recuerdo haber tenido una hora de desesperación».

Dicho esto, pasaba a los detalles. Básicamente, subrayaba lo que iba a destacar el informe revisado de la Comisión Walker: un canal en Panamá tendría una longitud equivalente a la tercera parte de un canal en Nicaragua; tendría menos curvas; necesitaría menor cantidad de excavaciones en total, menos esclusas; costaría bastante menos.

Hablaba del ferrocarril de Panamá, los puertos de Colón y la ciudad de Panamá. Se refería al Chagres como a «ese monstruo de la imaginación». No hablaba de las lluvias ni de los deslizamientos de tierra en La Culebra. Tampoco se refería a la fiebre amarilla y la malaria. No mencionaba la rebelión de 1885 ni su impresión al ver en llamas el puerto de Colón. No describía al Chagres cuando ocurrían las crecidas y las inundaciones. Tampoco indicaba que era accionista de la Compagnie Nouvelle, ni las circunstancias que le habían llevado a serlo.

Sin embargo, había un elemento más en el conjunto de su discurso que parecía casi accidental al principio, pero que de inmediato se convertía en el más importante.

En Panamá no había volcanes. No había ni un solo volcán, activo o inactivo, a 290 kilómetros a la redonda de Panamá, aseguraba a su auditorio. En Nicaragua sucedía todo lo contrario. En 1835, la erupción del volcán llamado Coseguina había durado casi dos días. Afirmaba que el ruido ensordecedor de la erupción se oía a más de 1.600 kilómetros de distancia y que cada seis minutos el cráter del volcán vomitaba cenizas y

piedras incandescentes en cantidad suficiente para llenar el canal de Nicaragua.

No era el primero que suscitaba ese problema. Ya había dicho Humboldt que «no había en el globo otra zona tan llena de volcanes» como la de Nicaragua. John Lloyd Stephens, como se recordará, habló de la belleza del monte Masaya para hacer allí un centro turístico. En el congreso de París, el comandante Selfridge hizo serias advertencias sobre la actividad volcánica en Nicaragua. Sin embargo, los que escucharon a Bunau-Varilla hablar sobre los volcanes lo consideraron una revelación fascinante.

Para terminar su discurso declaraba que «en todo momento la fuerza de las circunstancias» había impulsado a los hombres a construir en Panamá: para empezar, allí hicieron los conquistadores españoles la ruta del oro; después, los estadounidenses construyeron su ferrocarril; más adelante, De Lesseps empezó el canal. En ocasiones, los hombres cambiaron de idea y fueron a construir en otra parte, «pero la fuerza de las cosas los lleva a Panamá, y así será de nuevo».

Sin embargo, la parte del discurso que se refería a los volcanes era la que causaba una mayor repercusión.

Entre los hombres de negocios de Cincinnati que lo habían invitado había varios que conocían personalmente a Myron T. Herrick. Bunau-Varilla se enteró de que este no solo era amigo de McKinley, sino «de un hombre mucho más importante para mis propósitos»: Mark Hanna. Se hicieron llamadas telefónicas, se prepararon cartas de presentación, y Bunau-Varilla tomó el tren nocturno para Cleveland.

Durante una comida privada en uno de los clubes de negocios de Cleveland, sentado junto al alto y apuesto Herrick y otros veinte pilares empresariales de Cleveland, se explayó durante tres horas y media, levantándose de vez en cuando para ilustrar el punto que estaba tratando sobre un pizarrón que se había mandado traer. «Jamás se me había presentado una ocasión tan propicia, ni un triunfo tan completo había coronado mis esfuerzos. Todos los que me estaban escuchando, a quienes había infundido una creencia sincera y profunda en Panamá, integraban el círculo de amigos íntimos del senador Mark Hanna.»

De Cleveland viajó a Boston y allí habló durante un banquete en el New Algonquin Club la noche del 25 de enero de 1901. «Ese ingeniero francés —observaba el *Herald* de Boston en un extenso y halagador editorial— abordó la cuestión [de un canal en Panamá] desde un punto de vista estrictamente profesional», lo que era nuevo en Boston. Una semana después estaba en Chicago en compañía de Asher Baker, que se ocupaba de los preparativos. Su anfitrión era James Deering, de la Deering Harvester Company, y esta vez la conferencia se celebró en el Central Music Hall, donde fue presentado por el ilustre ingeniero civil William Sooy Smith.

«Pronunció su conferencia frente a doscientas cincuenta personas representativas —informaba Baker al abogado Pavey con verdadero entusiasmo—: la Western Society Civil Engineers, miembros de la Comisión del Canal de Nicaragua, la mayoría de los miembros más sólidos y mejor conocidos de los clubes de Chicago. Yo mismo le presenté a Marshall Field y Robert Lincoln, y se le ofreció una comida en el club. Todas las noches había cena y teatro. Coquelin y Bernhardt se hallaban en la ciudad, y nuestra visita resultó perfecta.» Lo mejor de todo, agregaba Baker, fue que «por mediación de personas muy importantes» le había concertado «UNA ENTREVISTA CON EL SENADOR MORGAN EN WASHINGTON, en un ambiente íntimo y amistoso. Sería necesario escribir páginas enteras para explicar cómo se ha logrado todo esto».

Bunau-Varilla regresó a Nueva York durante unos días y cenó con George S. Morison, quien le aconsejó que hablara menos de la cuestión de los volcanes. Formaban una pareja extraña. El francés, diminuto y estirado, con su bigote encerado y su cabeza de bala, solía ser tomado por un agregado militar; y Morison, corpulento, con una imponente doble papada y bigotes de morsa, parecía un fabricante de salchichas alemán. Aunque Nicaragua era, sin duda, una zona de actividad volcánica, Morison no creía que tuviera un efecto perjudicial sobre la estructura de un canal. Desde el punto de vista de la ingeniería, el planteamiento era falso.

Por medio de Cyrus MacCormick, de Chicago, se organizó una conferencia en la Universidad de Princeton; después hubo una charla de media hora ante la Cámara de Comercio de Nueva York, siendo esta, según la valoración particular de Bunau-Varilla, la plataforma pública más

importante de todas las posibles. El auditorio de la Cámara de Comercio se mostró cortés pero sin entusiasmo; de todos modos, la publicidad resultante fue muy valiosa. En Filadelfia, Bunau-Varilla dijo ante un auditorio muy numeroso y atento que la preferencia del canal de Nicaragua sobre el canal de Panamá equivalía a preferir la estabilidad de una pirámide sostenida sobre su cúspide a la de otra sostenida sobre su base; y «de esa estabilidad depende la prosperidad y el bienestar de un continente entero».

Se hospedaba siempre en los mejores hoteles. Era recibido en calidad de miembro honorario en los mejores clubes. A cambio, él se mostraba generoso distribuyendo entradas de teatro y repartiendo los mejores puros (en una cuenta de hotel se incluyeron 28 dólares de puros marca Segars). Para las esposas de sus anfitriones había grandes ramos de rosas, acompañados por una tarjeta personal de agradecimiento («por uno de los más hermosos recuerdos de esta agradable estancia en Estados Unidos»), Para el servicial Asher Baker hubo un reloj de cien dólares comprado en Tiffany’s.

A pesar de que siempre estaba ocupado, se las arreglaba para escribir docenas de cartas a personas que acababa de conocer o, más a menudo, a los amigos de estas, con el fin de que se le abrieran más puertas, se concertaran nuevas presentaciones y se establecieran nuevos contactos. Preparó también un folleto titulado *¿Panamá o Nicaragua?*, del cual mandó imprimir trece mil ejemplares para su distribución. Desoyendo los consejos de Morison, insistía en sus comentarios sobre la actividad volcánica. Que tomen nota quienes se sientan inclinados a desechar sus advertencias:

> Abrid un diccionario de geografía, abrid cualquier enciclopedia y leed el artículo titulado «Nicaragua». También os diría que miréis el escudo de armas de la República de Nicaragua; mirad los sellos de correos de Nicaragua. Las naciones jóvenes gustan de poner en su escudo lo que más simboliza su actitud moral o una característica de su suelo nacional. ¿Qué escogieron los nicaragüenses para caracterizar a su país en el escudo de armas y en los sellos de Correos? ¡Volcanes!

En la lista de correo del folleto figuraban todos los miembros del Congreso, todos los gobernadores de estados, un millar de presidentes de bancos, unos seiscientos dueños de barcos, doscientos comerciantes —cuyas ventas superaran los cien mil dólares—, los dueños de cuatro mil

periódicos y revistas, centenares de juntas y cámaras de comercio, además de los nombres de todas las personas con las que había establecido relaciones en el curso de sus viajes y que sumaban más de mil.

Hizo que John Bigelow enviara sendos ejemplares al secretario Hay y al almirante Walker, acompañados de cartas personales en las que explicaba cómo había conocido al distinguido ingeniero francés en Panamá. Hay, que había sido ayudante de Bigelow en la embajada de Estados Unidos en París, le dijo en la carta de respuesta que era «un buen modo de ganarse voluntades» respecto a la mejor ruta para el canal, pero recordaba a su viejo amigo que la decisión «no dependía del criterio del Ejecutivo». Walker, por su parte, respondió que el ingeniero francés exageraba mucho sobre el asunto de los volcanes.

Cuando llevaba casi tres meses de actividades continuas, Bunau-Varilla tuvo una conversación privada con Bigelow y otras personas en Nueva York, y les habló de que quería zarpar rumbo a Francia. Seguía pendiente su entrevista con el senador Morgan y aún no se había reunido con Mark Hanna, pero por apremiantes razones personales pensaba que era el momento de concluir. Una vez más, si creemos su relato, intervino el destino.

> Hacia la medianoche, cuando estaba a punto de salir a la calle a respirar un poco de aire fresco antes de acostarme, me encontré con un grupo de gente en traje de noche que entraba en el Waldorf Astoria. Mi sorpresa fue grande cuando vi que a la cabeza del grupo iba el coronel Herrick con una dama del brazo, y detrás de ellos la señora de Herrick acompañada por un caballero robusto de corta estatura que cojeaba ligeramente.
>
> Su rostro característico, reproducido con tanta frecuencia en los periódicos, me resultaba familiar.

Era Hanna, y el coronel Herrick hizo gustoso las presentaciones. «¡Ah! —exclamó Hanna, según relata el ingeniero—. Monsieur Bunau-Varilla, es un placer conocerlo.» Y lo más importante es que el senador expresó su deseo de que el ingeniero francés lo visitara en Washington en cualquier momento que juzgara conveniente. «Se había roto el hielo en las condiciones mejores y más cordiales», escribió el autor de la escena.

Le gustaban mucho los encuentros casuales, los personajes famosos vestidos con elegancia y las conversaciones marcadas por el destino entre

hombres poderosos en un gran marco adecuado. Tal vez sucediera así o tal vez no. Pero el caso es que se fue directamente a Washington «para lanzar el ataque contra la fortaleza política». Allí vio a Hanna, primero en el hotel Arlington y luego en la residencia que el senador tenía en la capital. Hanna fumaba y escuchaba, sosteniendo su grueso cigarro entre los dedos de una mano sorprendentemente delicada. Según Bunau-Varilla, las entrevistas fueron decisivas, lo cual contradice lo que Cromwell afirmó más tarde. «Monsieur Bunau-Varilla, me ha convencido —se dice que exclamó Hanna antes de despedirse. Como es natural, el senador quería saber lo que pensaban los especialistas de Panamá de la comisión—. Pero si, como afirma, piensan como usted, yo estaré de su parte.»

Pocos días después, Bunau-Varilla estaba en la Casa Blanca, charlando agradablemente con William McKinley. En esta ocasión hizo las presentaciones Charles G. Dawes, director del Departamento de Divisas, con quien Bunau-Varilla había establecido amistad en Nueva York también como consecuencia de un encuentro casual en el vestíbulo del Waldorf Astoria. Pero en la Casa Blanca se limitó a presentar sus respetos. Como explicó más adelante, no quería «imponer» al presidente una larga conferencia porque conocía el enorme valor de su tiempo y «que la opinión del senador Hanna sería la suya». En otras palabras, ya había hablado con el hombre clave.

Hubo otro encuentro final en Washington y debió de ser memorable. Poco después del anochecer, se dirigió en coche por la avenida de Pensilvania y giró a la izquierda en la plaza de John Marshall para detenerse ante el número 315 de una hilera de casas de ladrillo, la residencia de John Tyler Morgan, «la jaula del león». Iba convencido de que el viejo senador era un paranoico furioso. «El estado mental fanático y casi demente del viejo senador, tras veinte años de lucha ininterrumpida en favor de Nicaragua, le hace ver conspiradores por todas partes.» Parece que nunca se le ocurrió pensar que Morgan podía ser un hombre de clara inteligencia, cuyos motivos eran tan nobles y patrióticos como los suyos. Una vez más, el relato de Bunau-Varilla es el único disponible.

«Mi visita le causó una profunda impresión. A pesar de su aparente cortesía, pude ver que la pasión lo estremecía.» Morgan quería hablar todo

el tiempo y eso era algo que Bunau-Varilla no podía tolerar. «Pero los volcanes de Nicaragua…», prorrumpió desesperado, interrumpiendo a Morgan en mitad de una frase. El senador no le escuchó: «¡Entre nosotros —vociferó—, estoy seguro de que usted no pondría ni un solo dólar de su dinero en ese absurdo proyecto, en ese proyecto corrompido de Panamá!».

Al parecer, para entonces ambos estaban de pie, y Bunau-Varilla, incapaz de dominarse, levantó la mano para abofetear a Morgan. Pero detuvo el brazo en el aire porque tuvo la visión repentina de los gigantescos encabezamientos que aparecerían en los periódicos: AVENTURERO FRANCÉS ATACA AL DEFENSOR DEL SUEÑO DE NICARAGUA. En un instante comprendió que Morgan lo había provocado deliberadamente; aquel encuentro se había dispuesto con el propósito de atraparlo y destruirlo. «Bajé la mano medio levantada y la extendí solemnemente hacia el senador, diciendo: “Señor, me ha infligido un insulto cruel y gratuito, pero estoy bajo su techo y me es imposible demostrarle mi resentimiento sin quebrantar, como usted lo ha hecho, las leyes de la hospitalidad”.»

Y después de haber pronunciado este pequeño discurso, el Napoleón de los ingenieros dio media vuelta y salió a la calle con paso rápido.

Se embarcó rumbo a Francia el 11 de abril de 1901.

¿Cuánto había costado todo aquello? ¿Quién había pagado los gastos?

Philippe Bunau-Varilla diría que él mismo cargó con todo y que obtuvo el dinero de una fuente particular, que hasta hoy sigue envuelta en el misterio. La cuestión fue tema de innumerables comentarios desagradables que circularon por París.

Esta era la situación. Años antes en Panamá, después de haber renunciado a su puesto en la compañía del canal, comenzó a trabajar como contratista particular en La Culebra. Pero no podía cobrar más que el salario que pagaba el Gobierno francés en virtud de una norma por la cual todos los ingenieros estatales debían permanecer en servicio, sin recibir pagos ni compensaciones de empresas particulares, durante un período de cinco años como mínimo. Sin embargo, él se las había arreglado para que su hermano Maurice tuviera el cargo de gerente financiero en las oficinas que la firma contratista tenía en París y ambos habían llegado a un acuerdo secreto: Maurice le guardaría el salario que le correspondía hasta que se cumplieran

los cinco años. La maniobra despertó recelos cuando se dio a conocer, pero Philippe alegaba que el dinero era suyo con todas las de la ley, puesto que lo había ganado con su trabajo y además le permitiría «consagrar» su vida al canal de Panamá, «a fin de rescatar aquel noble concepto de la genialidad de Francia mediante su adopción por Estados Unidos». Nunca llegó a determinarse cuánto dinero había acumulado Philippe por los salarios retenidos, ni cuánto gastó en su campaña en favor del canal, puesto que él y su hermano Maurice eran lo que se conocía como «accionistas penalizados».

La fundación de la Compagnie Nouvelle se realizó de una forma muy ingeniosa, pero que dio pie al senador Morgan y otros para considerar que toda la organización no era más que un conjunto de ladrones. El liquidador de la antigua compañía de De Lesseps nombrado por el tribunal, actuando en el interés de los accionistas de la antigua compañía, había ideado un medio directo y efectivo para capitalizar la arriesgada nueva compañía.

A los contratistas franceses que habían trabajado en las obras del canal y que seguían siendo solventes se les dijo simplemente que les quedaban dos alternativas: invertir sus capitales en la nueva compañía o hacer frente a un proceso judicial por fraude y ruptura de contrato. Todos se inclinaron por la compra de acciones. Las dos terceras partes del capital de la nueva compañía, unos ocho millones de dólares, se obtuvieron por ese medio. En realidad, nunca habría existido una nueva compañía si el liquidador no hubiera recurrido a ese pequeño chantaje, y más de una vez el viejo Morgan sacó a relucir la cuestión desde el Senado.

El mayor de esos «accionistas penalizados» era Gustave Eiffel, por lo cual sería el que más ganancias obtuviera si se vendían los activos de la compañía a Estados Unidos. Eiffel, amenazado con un juicio de 18 millones de francos por ruptura de contrato, invirtió 10 millones de francos (dos millones de dólares) en la nueva compañía. La inversión de los Bunau-Varilla fue de 2.200.000 francos.

Así pues, una teoría sostiene que Bunau-Varilla fue a Estados Unidos no solo en representación de sus intereses y los de su hermano, sino los de Eiffel y los restantes «accionistas penalizados», ninguno de los cuales tenía

voz ni voto en la administración de la compañía y pocos veían con respeto el modo de gestionarla.

Otra intrigante teoría afirma que Bunau-Varilla fue «descubierto» y subvencionado por los Seligman, los poderosos financieros judíos de Nueva York, cuya reputación de estricta integridad quedó bastante deteriorada por haber desempeñado un papel en el Comité Américain organizado por Ferdinand de Lesseps. El difunto Jesse Seligman llegó a ser interrogado ante una comisión del Congreso durante los días del caso de Panamá. El comité no descubrió nada serio, aparte del hecho evidente de que la firma Seligman había recibido una cantidad exorbitante como pago por haber prestado su nombre al plan de De Lesseps. No obstante, los Seligman deseaban que la idea de Panamá recobrara legitimidad para justificar de ese modo su intervención en la causa. Así pues, prosigue la teoría, fueron los Seligman los que inventaron al «Hombre que Inventó Panamá», Philippe Bunau-Varilla, quien había llamado su atención por su intervención en el *caso Dreyfus*.

Se tiene constancia de que Bunau-Varilla conocía muy bien a los Seligman, a Isaac Seligman en particular, y que la familia se tomó mucho interés en las actividades de cabildeo del ingeniero francés en Washington. Isaac Seligman, por ejemplo, escribió cartas de presentación al ingeniero, incluida una a Mark Hanna, y llegó hasta el extremo de hablar en privado con este sobre la capacidad de Bunau-Varilla como ingeniero. Pero no hay pruebas fehacientes de que este fuera el protegido de los Seligman o de que le pagaran, y hasta el día de su muerte negó irritado cualquier sugerencia de que hubiese sido agente de alguien o aceptado dinero como pago por cualquier cosa que hubiese hecho o dicho sobre Panamá[11].

Sin embargo, el rompecabezas que presenta Bunau-Varilla se hace aún más complejo por la misma existencia de las fuentes privadas y personales de las que, según relata, sacó dinero para los gastos de su campaña y para otros todavía mayores que hizo después. ¿Dónde y cómo había obtenido el dinero? ¿Cómo podía pagar su mansión enorme y lujosa de la Avenue d’Iena, una casa donde «había criados para atender a los criados», como recordaba uno de los miembros de la familia? Nadie lo sabía, o por lo menos nadie lo dijo. El hijo de una madre soltera sin bienes de ninguna

clase, el estudiante con beca de la École Polytechnique, el que había ido a Panamá a ganar solo un modesto salario del Gobierno, el que había regresado a París para meterse sin éxito en la política, compró un periódico y escribió libros sobre la Genialidad de la Idea de Panamá. Sin embargo, en algún momento de su carrera, al parecer mediocre, se convirtió en un hombre extremadamente rico. Su esposa, que vivía medio recluida y comía sola en su habitación por miedo a contraer alguna enfermedad, tampoco era rica. El origen de la fortuna de la familia siempre fue un misterio hasta para los mismos descendientes.

El único vendido, el único mercenario en la noble cruzada, según la versión que el ingeniero daba de la historia, fue Cromwell, a quien había llegado a detestar y a quien solía llamar «el abogado Cromwell», tomando la palabra «abogado» como un epíteto. Lo mejor que Bunau-Varilla dijo de Cromwell fue que era «un mensajero activo y útil entre los hombres importantes»; pero luego añadió en otra ocasión: «Es muy fácil que un intermediario activo llegue a pensar que es el autor del mensaje que debe transmitir».

Estos dos notables personajes no se encontraron por primera vez hasta el año siguiente (1902). Durante la campaña inicial de Bunau-Varilla se mantuvieron lo más alejados posible, a pesar de que su colaboración habría producido considerables beneficios. El ingeniero francés nunca pidió favores al abogado; este no recurrió jamás a la experiencia técnica del francés ni a su poder de convicción. Lo más probable es que Cromwell hubiera recibido instrucciones de su cliente en París, quien, teniendo en cuenta el episodio de Bunau-Varilla en Rusia, debía considerarlo una persona en la que no se podía confiar y un posible estorbo. Y, sin duda, Bunau-Varilla abrigaba el sentimiento de que una relación abierta con un abogado que la Compagnie Nouvelle tenía a su servicio solo crearía obstáculos a su postura como Paladín de la Verdad.

Sea cual fuere la explicación, cada uno de esos hombres se adjudicaría el papel de héroe cuando llegara el momento de rendir cuentas de lo sucedido, y menospreciaría o ignoraría todo papel constructivo reclamado por el otro.

La afirmación de Cromwell de que él había inspirado la creación de la Comisión Walker, por ejemplo, era absurda, según Bunau-Varilla, quien sostenía que había sido él; había convencido a Asher Baker de que Panamá era el sitio ideal para el canal, y este, durante el invierno de 1898-1899, había «iluminado» al portavoz Reed y al congresista Cannon.

En cuanto a la supuesta influencia sobre Hanna, de la que tanto se ufanaba Cromwell, según Bunau-Varilla era solo una cuestión de negocios muy usual en el «abogado Cromwell». Durante la campaña presidencial de 1900, Mark Hanna, presidente de la Comisión Nacional Republicana, había recibido un donativo de 60.000 dólares entregado por Cromwell, un donativo que el abogado le cobró a la Compagnie Nouvelle. A cambio de esa suma, afirmaba Bunau-Varilla, Hanna había logrado que los candidatos republicanos apoyaran la construcción de un canal en el Istmo, sin especificar que debía estar en Nicaragua, como habían hecho los demócratas. Y a este respecto reconocía a Cromwell un papel en la conversión de Hanna.

Bunau-Varilla no reveló nunca cómo se había enterado de ese donativo. Pero la idea de que hubiesen bastado 60.000 dólares para que Hanna cambiara de opinión parece remota y sugiere que Bunau-Varilla nunca llegó a conocer bien la personalidad de Mark Hanna, que estaba acostumbrado, como él mismo afirmaba, a «tajadas más grandes y libres de ataduras». Nunca estuvieron en venta su voto ni sus declaraciones públicas, a pesar de sus deslices y de su fama de *Dollar Mark* para engordar los bolsillos del partido.

Más adelante, Cromwell expondría al conocimiento público una sorprendente lista de logros a favor de su cliente, pero fue más que nada un medio para justificar su fabulosa minuta de 800.000 dólares. Era el profesional que da el mayor resplandor posible a los servicios prestados. Para Bunau-Varilla, el cliente era la posteridad, el juicio de la historia, ante la cual solo deseaba aparecer como un caballero andante sin igual. Ninguno de los dos supo apreciar plenamente la contribución del otro. Ninguno de los dos fue capaz de decir toda la verdad.

III

El 10 de abril de 1900, el almirante Walker escribió una carta al presidente de la Compagnie Nouvelle. Preguntaba si la compañía poseía un título claro de sus privilegios y propiedades en el Istmo y también quería saber por qué cantidad en dólares y al contado estaba dispuesta a venderlos.

El 25 de junio de 1901, sin que se hubiera recibido una respuesta definida de París, el almirante hizo un viaje especial a Nueva York para ver a William Nelson Cromwell en sus oficinas del número 49 de Wall Street. La comisión estaba a punto de terminar sus estudios, le dijo el almirante a Cromwell, y, por lo tanto, era urgente saber el precio definitivo de la compañía francesa. ¿Tenía el señor Cromwell alguna idea sobre la cifra que su cliente pensaba pedir?

Cromwell prometió ocuparse del asunto. Aquel mismo día envió un cable a París presentando el estado de las cosas con tanta brusquedad que la compañía no solo se negó a dar una cifra definitiva para la venta, sino que le informó a vuelta de telegrama de que ya no se requerían sus servicios como abogado. Al parecer, los directivos estaban hartos de los métodos exigentes del abogado y su generoso uso del dinero.

Así pues, ese otoño, después del asesinato de McKinley, cuando estaba a punto de darse a conocer el informe de la Comisión Walker en Washington y se iba a firmar el segundo Tratado Hay-Pauncefote, el «*lobby* de Panamá» había quedado reducido a un solo hombre, el ingeniero Bunau-Varilla, quien se apresuró a viajar a Nueva York.

El asesinato del presidente en Buffalo fue un golpe terrible para Cromwell y Bunau-Varilla, pues ambos habían dedicado mucho tiempo y energías a frecuentar a Mark Hanna, cuyas relaciones con el nuevo presidente no eran precisamente amistosas. Cuando Roosevelt era solo vicepresidente, ni Cromwell ni Bunau-Varilla se habían molestado en prestarle atención.

Cuando llegó a Nueva York el 13 de noviembre, Bunau-Varilla vio que la situación era «tan mala como cabía esperar». Se movió con rapidez por la ciudad tratando de determinar de qué lado soplaba el viento. Debía ver a Roosevelt cara a cara, le dijo a Frank Pavey y a otros, pero nadie parecía

saber cómo concertar la entrevista. Hacía poco que Hay y Pauncefote habían firmado su tratado y en los periódicos aparecían caricaturas de John Bull abriendo de par en par las puertas a Nicaragua para que pasara el Tío Sam con un pico y una pala.

Pero entonces el periódico de Hearst presentó el informe de la Comisión Walker, y aunque el propio Hearst y otros muchos pasaron por alto su importancia —el hecho de que el precio de la compañía francesa fuera todo lo que impedía a la comisión señalar a Panamá como la ruta mejor—, Bunau-Varilla la advirtió enseguida. Sin más dilación, se embarcó para regresar a Francia.

Lo que sucedió en París durante las siguientes semanas solo se puede aproximar. El 17 de diciembre, el ingeniero recibió un telegrama enviado desde Washington y firmado por un tal Walter Wellman, un periodista del *Times-Herald* de Chicago, otro de los contactos que había establecido. Tal vez le estuviera pagando un sueldo a Wellman o quizá este estuviera haciendo un favor a alguno de los industriales de Chicago convencidos por la campaña de Panamá.

> VARILLA
>
> AVENUE D’IENA, 53, PARÍS
>
> INFORME CONFIDENCIAL. COMISIÓN DEL SENADO PROBABLEMENTE ACEPTE LA OFERTA DE CUARENTA MILLONES. INDISPENSABLE NO MAYOR. ACTÚE RÁPIDAMENTE.
>
> WELLMAN

La respuesta de Bunau-Varilla decía textualmente:

> WELLMAN
>
> 1413 G., WASHINGTON
>
> AGRADEZCO TELEGRAMA Y HAGO LO POSIBLE PARA QUE LA GENTE COMPRENDA LA SITUACIÓN.
>
> VARILLA

Estuvo presente en la tumultuosa reunión de los accionistas del 21 de diciembre y, tan pronto como terminó, mantuvo una conversación privada con el nuevo presidente, Marius Bo, y con Henri Germain, del Crédit

Lyonnais, los cuales, al igual que Gustave Eiffel y Bunau-Varilla, se habían visto obligados a invertir en la nueva compañía.

Era necesario establecer de inmediato el precio por la compañía. Se había agotado el tiempo. Un día antes, todavía hubieran podido conseguir sesenta o setenta millones de dólares, pero ya no. El precio ahora era cuarenta millones de dólares y debían aceptar esa cifra. El Congreso de Estados Unidos se reuniría de nuevo pasadas dos semanas, y si para entonces no se había establecido el precio definitivo, todo se habría perdido y ellos tendrían que aceptar la responsabilidad.

El día de Año Nuevo, en un enorme anuncio aparecido en *Le Matin* que debió de costarle alrededor de seis mil dólares, Bunau-Varilla censuraba a la compañía por descuidar sus intereses, así como el honor de Francia. El 3 de enero mandó telegramas con idéntico texto a los senadores Hanna y Lodge, a Wellman, John Bigelow, Myron T. Herrick, el profesor William Burr y a George Morison:

> CONSIDERE CASI SEGURA OFERTA DEFINITIVA VENTA PANAMÁ CUARENTA MILLONES. MAÑANA SE ENVIARÁ CABLE Y SE PRESENTARÁ OFICIALMENTE EL LUNES.
>
> VARILLA

El 4 de enero se envió desde París el telegrama al almirante Walker ofreciendo la venta de toda la propiedad de Panamá por cuarenta millones de dólares.

Y así, escribió Bunau-Varilla, el año de 1902 «se inició con un viento propicio que hinchaba las velas de Panamá». Cuando la Comisión Walker anunció su cambio de decisión el 18 de enero, Bunau-Varilla envió docenas de telegramas a Cincinnati y Chicago, expresando su «cordial agradecimiento» a todos aquellos que le habían permitido hablar «en nombre de la Gran Idea».

El 27 de enero, Cromwell recuperó su puesto de abogado de la compañía. Él mismo explicó después que los directivos se hallaban en una situación tan desesperada que se vieron obligados a pedirle el restablecimiento de sus antiguas relaciones, «y en consecuencia, dejando a un lado todos los otros negocios, aceptamos su petición». Pero Bunau-

Varilla contaba otra versión de lo sucedido. Había sido él quien arregló la situación de Cromwell, como un favor especial hacia el senador Hanna. Cromwell no significaba nada para él, pero su banquero, Edward Simmons, que también era presidente del ferrocarril de Panamá, le había pedido que a su vez le pidiera a Bunau-Varilla la recontratación de Cromwell, o al menos eso fue lo que Bunau-Varilla declaró en un informe redactado años más tarde para una comisión de la Cámara que trataba de establecer la extensión de la influencia de Cromwell. El 27 de enero, Bunau-Varilla le informó a Cromwell de que ya se había arreglado su caso en París, pero que no había sido fácil.

Según la instrucción escrita en París, la compañía confiaba en la colaboración de Cromwell para cerrar la venta de la propiedad de Panamá; sin embargo, «debe quedar bien entendido […] que los resultados tendrán que procurarse únicamente por los medios legítimos; eso quiere decir que en ninguna circunstancia recurriremos a métodos tan peligrosos como ilegales que consisten sobre todo en obsequios o promesas».

Para Philippe Bunau-Varilla, el regreso de Cromwell no era «más que un ligero incidente en la gran batalla». Para Cromwell, el ingeniero francés era un hombre al servicio de un propósito útil, pero cuyas «pretensiones de influencia resultan muy exageradas».

11
CONTRA TODO PRONÓSTICO

«No quiero que me interrumpan, porque estoy muy cansado.»

MARK HANNA

I

A los sesenta y seis años, el contraalmirante John Grimes Walker todavía tenía una figura majestuosa. Incluso con su traje oscuro de civil y su corbatín estrecho parecía el Viejo Lobo de Mar, como a veces le conocían en Washington. Era grande y apuesto, y tenía un porte militar, sobre todo en las apariciones públicas. Peinaba su cabello gris con una precisa raya al medio. Su tez era rubicunda, las cejas, espesas y bien arqueadas, y en ambos lados del rostro lucía unas anchas patillas que le llegaban hasta las mandíbulas y que habían pasado de moda hacía varias décadas.

Durante más de cuarenta años, el almirante Walker había sido un personaje mimado en la capital y se decía que gozaba de una influencia política mayor que la de cualquier otro oficial de la Marina. Era franco y directo, de modales sencillos, aunque se daba cierta importancia. Su fama de integridad era insuperable.

Desde su retiro en 1897, se había dedicado exclusivamente al cumplimiento de sus deberes como presidente de las dos comisiones presidenciales sobre el canal, un puesto que había desempeñado con precisión. Su único defecto era su falta de conocimientos de ingeniería o de

experiencia, pero hasta entonces nadie se lo había reprochado. Nunca había pretendido asumir el papel de un experto técnico. Durante una cena en el Metropolitan Club, poco después de haberse organizado la última comisión, declaró ante los ilustres comensales que a ellos, a los expertos, les correspondía «llegar al fondo de los hechos», por mucho tiempo que les tomara y por muy alto que fuera el coste, y desde entonces no había dicho ni hecho nada que pudiera hacerlos dudar de su sinceridad y su buena disposición para confiar en su criterio profesional.

Como presidente de la comisión, Walker fue el primero de sus miembros que prestó testimonio ante la Comisión Morgan. Compareció la mañana del 7 de febrero de 1902. Había habido otros testimonios hasta la fecha, pero salvo a Édouard Lampré, portavoz de la Compagnie Nouvelle, los había presentado Morgan, es decir, estaban a favor de Nicaragua y en contra de Panamá. Por ejemplo, Aniceto García Menocal había comparecido dos días antes. Tenía más de sesenta años, también se hallaba retirado de la Marina, y se suponía que era el testigo fuerte de Morgan en el aspecto técnico. Acosado por las constantes preguntas del senador, Menocal hizo una detallada exposición de su prolongada actuación en Nicaragua. Pero no hubo ninguna novedad en lo que dijo, nada para los periódicos.

La única observación que hasta entonces habían recogido los periodistas fue la que hizo Morgan durante un diálogo con el testigo francés Édouard Lampré —el senador dijo que él no daría ni treinta y siete centavos y medio por el canal de Lampré—, una observación sacada de contexto que no había sido tan ofensiva como aparecía en los titulares de los periódicos. Morgan solo trataba de manifestar su desdén por la compra de las propiedades francesas, puesto que el dinero iría a parar a manos de la nueva compañía y no a las de los pequeños accionistas originales que tanto habían sacrificado. Si se les negaba una parte justa, dijo Morgan, él no quería participar en los acuerdos, aunque pudiera obtener el canal por treinta y siete centavos y medio.

Morgan se había estado divirtiendo mucho con estas audiencias. Habían sido su espectáculo desde el primer día, cuando mantuvo a Lampré bajo el fuego graneado de sus preguntas durante tres horas y media, recordándole varias veces que estaba bajo juramento. Cuando S. W. Plume, el viejo

directivo del ferrocarril de Panamá, apareció un día antes que Walker, a Morgan no pareció molestarle que la sala estuviera casi vacía. Solo se hallaba presente otro miembro de la comisión, el senador Kittredge, quien demostró sin ambages que se estaba aburriendo; pero Morgan había proseguido interrogando con animación al testigo, como si toda la nación estuviera presente y como si los recuerdos del anciano Plume sobre los horrores de Panamá tuvieran un peso muy superior al de las opiniones de los enérgicos ingenieros.

El testimonio de Walker duró casi un día entero y la mañana del siguiente. En las actas, la transcripción de su testimonio ocupa setenta y cinco páginas. Esta vez, toda la comisión estaba presente. Desde el momento en que Walker ocupó su asiento, fue evidente que Morgan y sus aliados habían afilado sus cuchillos contra él. Para Morgan, sobre todo, la nueva posición de Walker respecto a Panamá parecía poco menos que una traición. Pero también podía resultar calamitosa para la causa de Morgan, a menos que fuera posible hacerlo pasar por tonto o lograr que dijera, aunque fuera de forma indirecta, que no tenía mucha confianza en el proyecto de Panamá. En los pasillos del Senado corría el rumor de que, a cambio de su apoyo al proyecto de Panamá, la Casa Blanca le había prometido a Walker la dirección de la construcción del canal desde su oficina en Washington y con un considerable sueldo. Para Walker no era difícil recomendar la ruta de Panamá, le escribió el ministro de Nicaragua en Washington al senador Morgan, puesto que no se vería obligado a vivir allá. Era sabido que al almirante le gustaban las comodidades.

El interrogatorio se concentró casi por entero en la comprensión de Walker de las cuestiones técnicas que aparecían en el proyecto de la comisión sobre Panamá, y fue el senador Harris, antiguo ingeniero civil del comité y fiel aliado de Morgan, quien monopolizó la primera hora. Morgan, que fulminaba a la gente con la mirada incluso en circunstancias ordinarias, no apartó sus ojos del testigo.

El plan sobre Panamá de la comisión, el proyectado canal sobre el que se basaban las estimaciones de coste y con el que se comparaban todas las virtudes y defectos del plan de Nicaragua, se fundamentaba casi por completo en un plan ideado por la Compagnie Universelle. El elemento

esencial, su clave, era la gigantesca presa que controlaría al río Chagres en la localidad de Bohío y formaría un gran lago interior que abarcaría las dos terceras partes de la ruta por el Istmo. La comisión había decidido abandonar el concepto del canal a nivel del mar, como los ingenieros de De Lesseps habían acabado haciendo, y construir un canal con esclusas, muy semejante al que había propuesto Godin de Lépinay en 1879. El Istmo no sería cortado por una enorme zanja, sino salvado mediante un lago artificial, el lago de Bohío, como se le llamaba en el plan. Los barcos saldrían de uno de los dos océanos y subirían hasta el nivel del lago por un tramo de esclusas, atravesarían el lago y bajarían después por otro tramo de esclusas hasta el océano del lado opuesto, tal como De Lépinay había esbozado. La única gran excavación se efectuaría en La Culebra, en el Pacífico, o en el extremo sur del lago, donde sería necesario abrir un canal de 14,5 kilómetros entre las montañas.

La presa de Bohío sería la estructura más importante del canal y «una necesidad vital para el plan»; pero también presentaba «dificultades enormes» para su construcción. Numerosos ingenieros prominentes consideraban esta solución muy incierta y atrevida, cuando no imposible.

La presa tendría que ser una montaña de nuevo cuño de treinta metros de altura y crearía un lago artificial de unos 114 kilómetros cuadrados, la superficie acuática creada por el hombre más grande del mundo. Pero esa montaña tendría que tener además un núcleo de mampostería cuyas bases quedarían bajo el suelo a una profundidad mayor que la altura de la montaña. Para construir los cimientos del núcleo se emplearían cajones neumáticos que tendrían que hundirse a una profundidad de 39 metros bajo el nivel del mar, y eso era algo que nunca se había intentado.

¿Todo el proyecto de Panamá propuesto por la comisión dependía de la presa de Bohío?, preguntó el senador Harris. Walker respondió que sí. Todo dependía de la presa de Bohío, pero aún había una tarea más difícil que la construcción de la presa. El gran corte por el lomo de la cordillera presentaba mayores dificultades. Tal vez se necesitarían ocho años para hacerlo.

Cuando le llegó el turno a Morgan, preguntó sobre los costes. ¿Por qué había una diferencia de un millón de dólares en los cálculos para los dos

canales? La causa principal de esa diferencia era el número de esclusas, repuso Walker. En el canal de Panamá habría cinco esclusas, y en el de Nicaragua, ocho. Luego explicó que la razón para la quinta esclusa en Panamá era el pronunciado ascenso y descenso de las mareas en la bahía de Panamá.

—Levantaremos los barcos desde el Atlántico hasta la superficie del lago de Bohío por medio de dos esclusas; después los bajaremos hasta el Pacífico por medio de tres esclusas. La última es la esclusa en la que varía mucho el nivel del agua según la altura de la marea […]. La esclusa es el método ideado para pasar los barcos de un nivel a otro.

—Lo entiendo —replicó Morgan, arrastrando tranquilamente las palabras.

Los dos se estaban mirando frente a frente, sin bajar los ojos. El viejo marino yanqui parecía tan resuelto como el anciano sureño de cabello blanco que había comandado la caballería confederada.

¿Podría recordar el almirante algún hecho concreto por el cual había cambiado de parecer de forma tan repentina sobre el lugar donde debería construirse el canal?

—Bueno, es difícil responder a esa pregunta. Comencé a estudiar el asunto con mis preferencias y mis prejuicios, si es que los tenía, en favor de la ruta de Nicaragua; pero me propuse examinar la cuestión con la mente abierta a las pruebas.

Morgan afirmó que no tenía dudas de que así había sido, pero deseaba saber si la nueva posición del almirante se fundaba sobre algún hecho concreto.

—He cambiado de parecer hasta el extremo de que ahora sé que la ruta mejor es la de Panamá…

—¿Desde el punto de vista de la ingeniería?

—Sí; desde el punto de vista de la ingeniería.

Antes de que se iniciaran los interrogatorios, Morgan había declarado a los periodistas que estaba convencido de que la repentina inclinación de la comisión por Panamá no tenía nada que ver con aspectos de la ingeniería, sino que se fundaba exclusivamente en el coste. «El bajo precio», fueron sus palabras.

—Muy bien. ¿Ha llegado a esa conclusión sin modificar para nada los datos de sus declaraciones previas? —preguntó.

—Sí.

—¿Tiene el convencimiento de que estaba en el error en la primera declaración?

—No, señor, de ninguna manera. Mi modo de pensar no ha cambiado ni un ápice.

En ese caso, quiso saber Morgan, ¿cómo había podido llegar a la conclusión de que el de Panamá era el mejor canal, si antes había recomendado el de Nicaragua?

—Debido a que cuando recomendé el de Nicaragua —dijo Walker— esa era la ruta más factible en las condiciones que prevalecían entonces.

—¿Qué condiciones?

—Cuando voté en favor de la ruta de Panamá, las condiciones eran muy distintas.

—¿A qué condiciones se refiere?

—En sentido muy amplio, al precio irrazonable que los dueños de Panamá pedían por su propiedad.

—¿Era eso exclusivamente?

Walker vaciló, buscando las palabras adecuadas.

—No me viene a la cabeza ninguna otra cosa; pero no me retracto… Creo que los aspectos de ingeniería en la ruta de Panamá son mucho mejores que en la ruta de Nicaragua, aunque ambas son factibles.

—¿Así lo cree?

—Así lo creo.

Morgan, que había logrado su fama en Selma como abogado procesalista, cambió de tercio de improviso. Ahora parecía concentrar su interés en conocer las fuentes de las que la comisión había extraído sus datos técnicos. Su propósito era demostrar que toda la propuesta de la comisión en favor de Panamá, toda su decisión, se basaba en la palabra de un francés o en planes franceses que a su entender eran tan sospechosos como la gente que los preparó.

—¿Cuántos días pasó la comisión en el istmo de Panamá?

—Estuvimos allí unas dos semanas.

—¿No ha vuelto desde entonces?

—No, señor.

—¿Alguno de los miembros de la comisión ha vuelto desde entonces?

—A Panamá, ninguno.

—Bien. En el lapso de dos semanas, supongo que procuraron obtener un conocimiento preciso de la ingeniería y de todas las condiciones del canal y la región que atraviesa.

—Sí —respondió Walker mordiendo la carnada—. Adquirimos un conocimiento bastante amplio sobre la cuestión tras haber examinado los datos reunidos por los franceses con gran cuidado; nuestros grupos de trabajo recorrieron el istmo de Panamá […]. Contábamos con una locomotora y un vagón especial todos los días para que nos llevara y nos trajera a lo largo de la ruta para no perder tiempo, y además nos dedicamos por entero al trabajo durante todos los días que estuvimos allí.

Morgan tenía en mente una imagen muy viva del viejo almirante y su grupo, yendo y viniendo por el ferrocarril de Panamá en un vagón privado y tomando decisiones sobre el destino del canal por lo que veían desde las ventanillas, mientras recibían las atenciones de una muchedumbre de franceses obsequiosos, que hacían lo posible por tenerlos contentos. Era una imagen falsa y muy injusta, pero muchos de los presentes la compartían.

—Bien. ¿Afirma que revisaron las investigaciones francesas antes de ir a la zona del canal?

—Sí.

—¿Dónde las revisaron?

Como todos los miembros de la comisión, Morgan sabía perfectamente que había sido en París; conocía las actuaciones de Cromwell y de la compañía francesa.

—En París. Pasamos casi un mes en París, trabajando todos los días en dos sesiones por lo general con los directivos de la compañía francesa, que nos presentaron todo para que lo examináramos […] y después nos fuimos al Istmo para complementar en persona esas informaciones […]. Hicimos nuestros planes para construir un canal después de haber examinado los datos, visitar en persona el Istmo y recorrer con detenimiento el terreno.

—¿No realizaron una investigación independiente del trazado del canal? [Como era bien sabido por todos los presentes, toda la investigación en Nicaragua había sido «independiente», lo que para Morgan quería decir realizada solo por ingenieros estadounidenses.]

—No, señor —repuso el almirante, quien parecía haber caído en la cuenta de que le estaban tendiendo una trampa—. Por ejemplo, hicimos perforaciones en el emplazamiento de la presa de Bohío mucho más amplias que los franceses. En cuanto a lo que se suele denominar investigación, el trabajo de topografía, hicimos el suficiente para quedar convencidos de que las investigaciones francesas eran buenas y podíamos aceptar su trabajo como si lo hubiésemos realizado nosotros.

—Así pues, ¿lo aceptaron?

—Lo aceptamos después de habernos convencido de su exactitud.

—Pero la base de esa investigación y la de sus cálculos y planos fueron la investigación francesa, ¿no es cierto?

—No. Aceptamos su investigación después de haberla verificado lo suficiente como para estar seguros de que era acertada y luego los trabajos sucesivos fueron nuestros.

—¿Pero basados en qué?

—Basados en sus investigaciones, claro.

—A eso quería llegar —dijo Morgan con desenvoltura.

Y prosiguió hablando de la geología del valle del Bohío, el diseño de la polémica presa, la intención de utilizar diques y el encenagamiento de las viejas obras francesas. Era su planteamiento característico, persistente y paciente hasta la exasperación. Parecía esforzarse en dar la impresión de que Walker y su comisión, al recomendar Panamá, estaban pidiendo al Congreso y a la nación que lo arriesgaran todo a la confianza absoluta en John Grimes Walker, la confianza en las asunciones de un grupo de ingenieros civiles y, lo más fundamental y peor de todo, la confianza en los franceses.

¿Sabía el almirante si la cuenca del Bohío contendría el agua si se construía allí la presa? Era una pregunta con doble sentido, que insinuaba que los planes del almirante hacían aguas por todas partes.

—¿Por qué no iba a contenerla? —respondió Walker, evidentemente molesto.

—Solo le estoy pidiendo su opinión —repuso Morgan—. Yo no soy ingeniero ni miembro de la comisión. No le estoy recomendando al Gobierno que acepte su proyecto.

—No he visto nada que me haga suponer que exista el más leve peligro de que la presa no vaya a contener el agua.

—¿No hizo ninguna investigación sobre el particular?

—No —replicó Walker—. Hay muchas cosas sobre las que no he hecho una investigación.

En la época en que Walker encabezaba la Comisión del Canal de Nicaragua, en realidad hasta que pasó a la comisión actual, había trabajado con Morgan muchas veces. Habían sido compañeros en una misión común, pero nunca hubo entre ellos el menor signo de familiaridad, como tampoco los hubo durante la larga sesión —acotaciones personales, cumplidos—, y cuando la comisión volvió a reunirse a la mañana siguiente, Morgan reanudó su ofensiva. A menudo fue maleducado con Walker o «resoplaba» (como expresó un periodista) exasperado ante las respuestas de este.

No; las locomotoras que habían dejado los franceses no eran inservibles, insistió Walker. Tendrían que ser puestas a punto, pero estaban en bastante buen estado, al igual que muchas de las excavadoras y dragas. En las obras del canal de Panamá no había nada que no cumpliera las normas de la ingeniería, salvo la presa de Bohío. No; no había tenido la experiencia de estar en Panamá durante la época de lluvias. No; no le parecía excesivo el precio de dos millones de dólares por los mapas y los informes de los franceses. Sí; creía que los ingenieros de la comisión estaban capacitados para desempeñar su tarea, tan capacitados como cualquiera de Estados Unidos.

Solo cuando Morgan anunció, al cabo de una hora aproximada de interrogatorio, que no tenía más preguntas que hacer, disminuyó la tensión que flotaba en el ambiente. Entonces fue cuando Hanna, en marcado contraste, comenzó a hablar con el testigo en un tono respetuoso y afable.

Deseaba simplemente que el almirante dijera a la comisión por qué —dejando a un lado el precio— debía construirse el canal en Panamá.

—Para empezar, porque esa ruta tiene radas mucho mejores —repuso Walker—. El canal será bastante más corto, tendrá menos curvas y con esa ruta estamos más seguros de lo que estamos haciendo. Aunque realizamos un examen muy detenido del curso del canal de Nicaragua, tan completo y preciso como nunca se había hecho antes al iniciar una nueva empresa…

—Permítame que le interrumpa —dijo Hanna—. ¿También tuvieron la ventaja de contar con todas las investigaciones previas hechas por el Gobierno de Estados Unidos en la ruta de Nicaragua?

—Sí; pero sabemos mucho menos del curso de Nicaragua que del de Panamá. Es imposible saber lo mismo de ambos. En comparación, el trazado de Nicaragua discurre por una comarca salvaje que no ha sido explorada tan ampliamente como el de Panamá. Este ha sido un camino muy transitado durante doscientos o trescientos años. Se había examinado con miras a construir un canal durante muchos años […] y toda la zona alrededor del trazado está libre de selva, de manera que se puede ver lo que se está haciendo. En las partes salvajes de Nicaragua hay selva y a veces no es posible ver lo que hay a diez metros de distancia, por lo que considero más probable que nos encontremos con una sorpresa desagradable en el trazado de Nicaragua que en el de Panamá.

Afirmó que no tenía recelo alguno sobre ningún aspecto del proyecto de Panamá. Además, no creía que el clima panameño fuera una amenaza mayor para la salud que el de cualquier otro lugar de los trópicos.

—Hubo gran número de muertos cuando se construía el ferrocarril —admitió—, y cuando los franceses empezaron a trabajar en el canal creció el índice de enfermedades; sin embargo, la mayor parte del material de la superficie del que al parecer procedían las enfermedades se ha eliminado y en los últimos años ha sido tan sano estar allí como en cualquier otro país tropical.

—¿No es posible —preguntó Hanna— que si se iniciara la construcción de un canal en Nicaragua con mucha mano de obra, removiendo la superficie de ese suelo y dragando, surgirían las condiciones propicias para la propagación de la malaria?

—Sin duda —afirmó el almirante—. Tal como están las cosas ahora, la ruta de Nicaragua es más sana porque no se ha hecho ningún trabajo de esa clase y enferma poca gente, pero cuando se remueva el suelo habrá enfermedades, lo mismo que en cualquier parte.

El desfile de testigos continuó durante el mes de marzo. La mayor parte de lo que se dijo fue repetitivo o aburrido. Con frecuencia alguno de los miembros de la comisión conducía al testigo a explayarse en sus explicaciones para recoger algún punto oscuro. Sin embargo, se dijeron muchas cosas que no se sabían y de un interés considerable.

Así, por ejemplo, Lewis Haupt, profesor de la Universidad de Pensilvania, declaró que había firmado la decisión de la comisión sobre Panamá solo para que hubiera unanimidad. A él no le parecía que Panamá fuera la ruta mejor. Alfred Noble, otro prominente miembro de la comisión, dijo que ningún contratista estadounidense que se respetara aceptaría el equipo de los franceses en Panamá ni como regalo. Un tercer ingeniero de la comisión, William Burr, afirmó que todo el trabajo que habían hecho los franceses en Panamá tendría que ampliarse mucho, de una anchura de fondo de 30 metros y una profundidad de 8,50 metros, a 46 metros de fondo y 10,50 metros de profundidad. Señaló que de este modo sería el canal más grande del mundo, pero no lo bastante para dar cabida a los navíos de la Marina de Estados Unidos que se iban a construir[12]. Morgan, a quien no gustó dicha declaración, replicó:

—¿Espera hacer un canal para que pase el Arca de Noé o algo semejante?

—No, probablemente no —repuso Burr—. Esperamos que no haya ocasión para eso.

El nombre de Ferdinand de Lesseps se mencionó repetidas veces. Él y sus jóvenes ingenieros franceses parecían llenar el gran salón como fantasmas. Se habló del canal arruinado, de la maquinaria oxidada que yacía en la selva, de las tumbas en la Colina del Mono, de los escándalos y la deshonra, y de que volvería a suceder lo mismo si los estadounidenses iban a Panamá. Morgan estaba convencido de que así sería. Los ingenieros

afirmaron que no pasaría lo mismo. El fracaso de De Lesseps se debió a que no se investigó a fondo el terreno, dijo el general Abbot, del Comité Técnico. Un tema subyacente en buena parte de las declaraciones fue que los hombres trabajadores, prácticos y *morales* —los estadounidenses— podían triunfar donde otros habían fracasado. De hecho, en un sentido inverso, la caída de los franceses y las dificultades y obstáculos de adoptar la ruta de Panamá comenzaban a ejercer una atracción extraña. Esa cloaca pestilente podría ser un terreno de prueba, podría brindar la ocasión de triunfar gloriosamente, a la vista de todo el mundo, en el mismo lugar donde un pueblo menos industrioso, menos viril y menos virtuoso había fracasado de forma ignominiosa. Un testigo, un contratista del ferrocarril, le había contado a Morgan en una carta: «A veces, los ingenieros son los hombres menos prácticos; puede que les atraigan las dificultades».

Otro de los testigos de Morgan, un ingeniero notable y convincente llamado Lyman Cooley, preguntó cómo era posible garantizar que los estadounidenses serían el triple de honrados y competentes que los franceses, porque eso era precisamente lo que se necesitaba.

El director de la Maritime Canal Company consiguió que las transacciones legales que suponía la compra de sus propiedades y privilegios en Nicaragua parecieran muy sencillas y claras. El general Edward Porter Alexander, ex ingeniero del Ejército, aseguró a la comisión que no habría dificultades legales para la construcción del canal de Nicaragua, y luego terminó con un tributo a la belleza de la región que ni Morgan hubiese igualado. «Me impresionó como uno de los países más atrayentes que yo haya visto jamás, ideal para que un pobre hombre se gane la vida en él […] si yo tuviera que nacer de nuevo, le pediría al ángel que me trajera que me dejara en Nicaragua.»

Sin embargo, la mayor parte del tiempo se dedicó a Panamá, y el testimonio más impresionante fue el de George S. Morison, cuyas razones para desear que se abriera allí el canal fueron esencialmente las mismas que las del almirante Walker, pero expuestas por él parecían imbatibles. Morison, como alguien señaló, era una «fuerza», un enorme baluarte humano lento y deliberado en sus modales, lento para tomar una decisión y obstinado una vez que lo había hecho. Afirmó que el proyecto de Panamá

era sólido; cosas que veinte años atrás eran imposibles ahora se podían realizar. Era posible construir la presa. Se podía dominar el río. No era necesario que la presa tuviera un núcleo de mampostería; era posible prescindir de todo ese asunto de los cajones neumáticos.

Lo que no cabía subestimar, dijo, era el tamaño de la tarea. El corte de La Culebra sería la excavación más grande que se hubiera intentado. «Es un trabajo que me recuerda lo que me dijo uno de mis maestros cuando estaba en Exeter [Phillips Exeter Academy] hace unos cuarenta años: que si tenía cinco minutos para resolver un problema, empleara tres en decidir la mejor manera de hacerlo.» Habría que dedicar no menos de dos años, afirmó Morison, en preparaciones para la tarea.

Una vez más, como en el caso de Walker, Hanna le preguntó por el problema de las enfermedades. «Si los informes son acertados —respondió Morison—, podremos deshacernos de la fiebre amarilla matando los mosquitos.» Nadie pareció comprenderlo, nadie pareció interesarse lo más mínimo y no se volvió a hablar sobre ello en el curso de las audiencias.

El último testigo, un viejo congresista retirado de Nevada que había pasado algún tiempo en Nicaragua medio siglo antes, compareció el 10 de marzo. Tres días más tarde, el comité se declaró favorable al Proyecto de Ley Hepburn: la comisión quería un canal en Nicaragua. La votación fue de siete contra cuatro, exactamente igual que habría resultado si la hubiera realizado antes de que empezaran las audiencias.

Las probabilidades en contra de la victoria de Panamá en el Senado aparecían ahora de cien a uno. También había la impresión de que se había desperdiciado mucho tiempo hablando para nada. Y en contraste con los sucesos que se sucederían poco después, el testimonio aportado por los ingenieros parecía particularmente anodino y sin importancia. Pero la defensa de Panamá no había pasado inadvertida en ciertos sectores, lo cual iba a resultar de gran importancia. Un incidente que ocurrió en Brooklyn, por ejemplo, llamó la atención a los periódicos de Nueva York, y también casi con seguridad al inquilino neoyorquino de la Casa Blanca. Durante un banquete ofrecido el 16 de marzo en Brooklyn en honor del ingeniero C. C.

Martin, uno de los constructores del puente de Brooklyn, habló como orador principal Irving M. Scott, de San Francisco, jefe de la Union Iron Works y constructor del acorazado *Oregon*. Escogió el tema del canal. «Es necesario que tengamos ese canal. Poco me importa que sea en Nicaragua o Panamá; lo indispensable es que lo tengamos.» Pero sí le importaba al auditorio, formado en su mayoría por ingenieros civiles. «¡Panamá, Panamá!», gritó uno. En un instante, todos los presentes se pusieron de pie y comenzaron a agitar sus pañuelos, gritando al unísono: «¡Panamá, Panamá!».

II

Por irónico que resulte, uno de los aspectos que apenas se había tocado en el curso de los debates fue el de las «alteraciones sísmicas».

La comisión había descartado por completo la actividad sísmica como una amenaza seria para los canales, cualquiera que fuese su ubicación, pero entre los volcanes y los terremotos, estos se consideraban un peligro más serio. Se habían registrado catorce terremotos a lo largo del trazado de Nicaragua, señalaba el informe, incluido el de 1844, que causó graves daños a 6,5 kilómetros del trazado. Sin embargo, como indicaba dicho informe, los canales eran estructuras subterráneas; incluso las represas propuestas iban a tener una base tan amplia que casi formarían parte del suelo; y las esclusas se cimentarían en roca.

De los catorce volcanes localizados en Nicaragua, solo uno había dado señales de actividad desde la época española y todos, con excepción de uno —el de Ometepec, situado en una isla del lago de Nicaragua—, estaban a una distancia bastante considerable del trazado propuesto para el canal. Hasta el volcán de Ometepec se encontraba a 21 kilómetros de la ruta que seguirían los barcos para atravesar el lago; desde el Ometepec hasta el lugar más próximo donde debería haber una esclusa había más de 32 kilómetros.

Sin embargo, a finales de abril de 1902, en la isla caribeña de la Martinica, situada a unos 2.400 kilómetros de Nicaragua, un enorme volcán

que se creía apagado, la Montaigne Pelée, comenzó a rugir y a lanzar enormes nubes de ceniza caliente. Después, la noche del 2 de mayo, la montaña entera experimentó violentas sacudidas, acompañadas de explosiones subterráneas aterradoras. Sobre la ciudad de Saint Pierre, llamada «el pequeño París», llovió ceniza volcánica y varios kilómetros de mar se llenaron de pájaros muertos. A partir de ese momento, el volcán experimentó sacudidas intermitentes. A las 7.52 de la mañana del 8 de mayo, la montaña entera hizo explosión. La ciudad de Saint Pierre quedó borrada del mapa en cosa de dos minutos. Fue uno de los mayores desastres de todos los tiempos. Los marineros de un barco fondeado a unos trece kilómetros de la costa sintieron la ráfaga caliente. Un hombre que observaba desde la ladera de una distante montaña declaró que le había parecido «que toda la isla de la Martinica resbalaba hacia el mar». Murieron cerca de treinta mil personas y sobre la isla, suspendida en el cielo, quedó una densa nube negra de más de ochenta kilómetros de diámetro. El único sobreviviente en Saint Pierre fue un prisionero que estaba encerrado en un calabozo subterráneo y que no se enteró de lo que había pasado hasta que fue rescatado.

En la Casa Blanca, prescindiendo de toda burocracia, Roosevelt ordenó al crucero *Cincinnati* que zarpara de inmediato rumbo a la Martinica, y al carguero *Dixie*, que lo siguiera, llevando raciones del ejército, medicinas y médicos. Le pidió al Congreso una asignación de auxilio y este concedió de inmediato 200.000 dólares. Mientras tanto, la Montaigne Pelée siguió erupcionando de forma contenida.

Para Philippe Bunau-Varilla la noticia parecía caída del cielo. «¡Qué giro tan inesperado de la rueda de la fortuna! —escribió—. Aunque la cuestión volcánica no era mi argumento más fuerte contra Nicaragua, sí era el más comprensible, y aquella erupción lo hizo cien veces más impresionante.»

Durante los últimos meses había andado persiguiendo a los editores de periódicos y hablando con Hanna y con cualquiera que se prestara a escucharlo con un fervor tan fanático que llegaron a París noticias de que se había vuelto loco. Ahora se lanzó a la acción con mayor furia. Envió a la Casa Blanca una carta que hablaba de la «terrible lección» de la Montaigne

Pelée, y otra versión más elaborada les llegó a Hanna y Spooner. También envió un llamamiento apasionado, con el membrete del Waldorf Astoria, a John Tyler Morgan.

En Nueva York, puso una vez más en acción al anciano John Bigelow. Por su mediación concertó una entrevista con Edward P. Mitchell, dueño del *Sun*, cuyo resultado fue un vigoroso editorial declarando que ya no se podía prescindir de «la amenaza de los volcanes» en Nicaragua.

Por increíble que parezca, el 14 de mayo llegó un despacho de Nueva Orleans que describía la erupción del Momotombo en la mismísima Nicaragua. «Ahora, hasta las montañas de Nicaragua se han conjurado para derrotar el gran objetivo de la vida del senador Morgan», observaba Mitchell en el *Sun*. Se decía que el Momotombo lanzaba enormes lenguas de fuego al cielo y un terremoto simultáneo parecía haber lanzado al lago de Managua un muelle entero. El 20 de mayo, la Montaigne Pelée hizo explosión por segunda vez, arrasando lo que quedaba de Saint Pierre, y en la isla de Saint Vincent, al sur de la Martinica, entró en erupción otro volcán.

A petición de Morgan, el ministro de Nicaragua en Washington telegrafió a Managua para verificar la noticia sobre el Momotombo. Mientras tanto, Morgan había obtenido seguridades por parte de John Hay de que el presidente no diría nada sobre el asunto del canal. «Prefiere, como el presidente McKinley —afirmaba Hay en su carta—, que sea el Congreso el que decida sobre la cuestión.» El 14 de junio debían comenzar los debates en el Senado. El 3 de junio, el ministro de Nicaragua le presentó a Morgan la copia de un telegrama enviado desde Managua y firmado por José Santos Zelaya, presidente de Nicaragua:

> NOTICIAS PUBLICADAS ACERCA RECIENTES ERUPCIONES DE VOLCANES Y TERREMOTOS EN NICARAGUA, ENTERAMENTE FALSAS.

«Puedo agregar —escribió el ministro de Nicaragua en una carta adjunta dirigida a Morgan— que en Nicaragua no se ha registrado actividad volcánica desde 1835, y entonces el Conseguina lanzó humo y cenizas, pero no lava. No hubo muertos ni heridos, ni se registraron destrucciones de

casas por aquel motivo.» Momotombo se hallaba a 160 kilómetros del trazado donde se proyectaba construir el canal.

El nombre del ministro era Luis Correa. Es imposible determinar si recibió realmente ese telegrama del presidente Zelaya o fue él el responsable de la copia que entregó a Morgan. Sea como fuere, Momotombo había hecho erupción; el telegrama atribuido al presidente Zelaya era falso.

Fue el anciano Morgan quien pronunció el primer discurso el miércoles 4 de junio de 1902, cuando se iniciaron en el Senado los debates sobre el Proyecto de Ley Hepburn. «Señor presidente: No quisiera iniciar las discusiones sobre esta importante medida envuelto en las nubes de humo y cenizas volcánicas que sus opositores, fuera del Senado, han puesto como un palio funerario sobre su ataúd, y creo conveniente tratar de limpiar la atmósfera.»

Leyó la carta de Luis Correa y luego otras dos de su amigo William Merry, ministro de Estados Unidos en Managua, quien hacía hincapié en que no se había producido ninguna alteración sísmica en el trazado propuesto para el canal. Pero su discurso se centró fundamentalmente en el ataque contra Panamá debido a la violencia política, «por su población turbulenta y por sus alteraciones sísmicas». Leyó el dramático relato de un testigo ocular, publicado en el *Star & Herald* de Panamá, sobre la destrucción causada por el terremoto de 1882. Si las alteraciones sísmicas eran la única forma de derrotar el proyecto de Nicaragua, lamentaba tener que informar de que la derrota alcanzaría también a Panamá.

Durante un tiempo, los senadores se vieron sometidos a una lección de geopolítica, pues Morgan explicó la relación especial de Panamá con el resto de Colombia debido a la geografía. Tomando como libro de texto la *Historia de América Central* de Bancroft, explicó el Tratado de Bidlack y el delicado carácter de los compromisos de Estados Unidos en Panamá. La única solución posible a la desmoralización política de Panamá, afirmaba el inmortal Bancroft, sería un gobierno fuerte «proporcionado desde el extranjero». ¿Quería decir esto que el historiador recurría a la retórica para

pedir que Estados Unidos —«como la potencia más interesada en conservar la independencia de la ruta de agua de Panamá»— tendría que asumir «el dominio total para beneficio de todas las naciones»? Solo el tiempo lo diría, había escrito Bancroft. Solo el tiempo lo diría, repitió el frágil senador de cabello blanco de Alabama. Eso, añadió mirando a su alrededor, era lo que más le preocupaba. Si Estados Unidos decidía hacer un canal en Panamá, se vería obligado antes o después a tomar Panamá *por la fuerza*. Y no quería tomar parte en eso. «Envenenaría el sentimiento de las gentes contra nosotros en las repúblicas latinoamericanas del hemisferio occidental y se afilarían los dientes contra nosotros […] empañaría nuestro honor nacional entrar en Panamá proclamando que nuestro propósito es construir un canal y proceder con su anexión.» Había llegado el momento de las lamentaciones: «Y ninguna necesidad real de anexión, por imperativa que sea, excusaría nunca ni paliaría ese resultado en opinión de los pueblos latinoamericanos. Si esa medida se tomara como una necesidad para proteger el canal, seguiría siendo el error más garrafal en el que pudiéramos caer».

El sitio para hacer el canal continuaba siendo Nicaragua, «donde todo el pueblo está esperando la llegada de Estados Unidos para recibir su ayuda con firmes esperanzas y una cálida bienvenida a su hermosa tierra, fértil y saludable».

Morgan no era un orador consumado. Solía hacer largas pausas para enmarcar las frases, y aquel discurso, como todos los suyos, resultaba mejor leído que escuchado. Concluyó con un llamamiento a un acto de bondad hacia su amado sur: «Yo quisiera hacer brillar esas tierras con el florecimiento de la próspera industria y devolver a mis hermanos la conciencia de que ellos también viven y se mueven en la corriente de los acontecimientos humanos. Tengo la esperanza de ver las aguas del golfo de México y del Caribe tan llenas de comercio como la bahía de San Francisco».

Había hablado unas dos horas y media, sin mencionar en absoluto consideraciones de ingeniería.

Al día siguiente, 5 de junio, poco después de las dos de la tarde, Marcus Alonzo Hanna entró cojeando en la sala del Senado para pronunciar el discurso más importante de su larga carrera. Detrás de él, agobiado bajo una carga de libros, papeles y folletos, avanzaba uno de sus secretarios.

El recinto estaba casi lleno y por todas partes colgaban grandes mapas y planos. Un mapa enorme de América Central y las islas del Caribe pendía desde la galería hasta el suelo. Mostraba la situación de los principales volcanes, activos o apagados: los activos, marcados en rojo, y los apagados, en negro; y podía verse una hilera de puntos rojos que corría sin interrupción desde la frontera entre México y Guatemala en el Pacífico hasta Costa Rica. Había ocho puntos rojos en Nicaragua. En la provincia colombiana de Panamá no había ninguno. También, como advirtieron enseguida muchos observadores, la Montaigne Pelée, en la Martinica, estaba marcada en negro como volcán apagado.

Los planos y los mapas eran ampliaciones de los que acompañaban el informe de la Comisión Walker, de cuyas copias disponían desde hacía tiempo todos los miembros del Senado. Hanna, que tenía instinto para la promoción, sabía el efecto que produciría ese despliegue. Jamás se había hecho en el Senado una exposición geográfica a tan gran escala.

«La galería estaba repleta de damas, diplomáticos, reporteros y enviados de las potencias», informaba un periódico. Toda la mañana habían estado sonando los teléfonos de la ciudad para comunicar que Hanna iba a hablar.

Mal comprendido en su época y ampliamente olvidado una vez que salió de escena el último representante de su generación, Marcus Alonzo Hanna era un hombre sencillo, brillante y eminentemente práctico, de palabras claras, que había hecho un negocio de la política y se convirtió en lo más cercano que haya existido a un jefe político nacional. Había sido comerciante de carbón, ferretero y dueño de periódicos y de barcazas para el transporte de mineral. Era un hombre recio, pero de aspecto suave, calvo, con grandes ojos castaños y achaques de reumatismo. Había colocado a su muy querido amigo William McKinley en la Casa Blanca, organizando la mayor campaña electoral y gracias a su aguda percepción política. Cuando

McKinley nombró secretario de Estado al senador Sherman, hizo que Hanna ocupara su escaño vacante en el Senado. Todavía seguía ocupando dicho escaño y no había tenido una actuación destacada en el Senado. Consideraba que los discursos políticos eran «viento y nada más».

Sin embargo, ya se hablaba de la designación de Hanna como candidato a la presidencia para las elecciones de 1904, y esa era la razón por la que había despertado tanta expectativa el discurso que iba a pronunciar. Porque mientras manifestaba sus posibles ambiciones presidenciales, la idea del viejo «Tío Mark», favorable a los negocios, amigo de los obreros, recibido en las fiestas más suntuosas, ocupando la Casa Blanca con su propio estilo, resultaba muy atrayente para mucha gente y sobre todo para los magnates de Wall Street, que consideraban a Roosevelt «poco seguro». Además, la historia parecía estar de parte de Hanna. De los cuatro vicepresidentes que habían ocupado la presidencia por la muerte del presidente, ninguno había sido designado por su partido como candidato para el cargo.

«Llevará gran cantidad de material —informó Cromwell a Bunau-Varilla el día anterior—, pero asegura que no va a utilizar casi nada, porque piensa hablar de la forma sencilla y directa que acostumbra.» Cromwell, que estaba sentado en la galería cuando Hanna hizo su entrada, era el responsable de uno de los volúmenes de testimonios que se hallaba en los brazos del secretario que lo seguía. Unos ochenta y tres dueños de barcos, capitanes mercantes, pilotos y oficiales, las personas que se beneficiarían con el canal, habían firmado una petición en favor de Panamá. El abogado había redactado un cuestionario comercial sobre los vientos favorables para la navegación, las condiciones meteorológicas, la curvatura del canal, el remolque y la navegación nocturna, y, valiéndose de sus contactos en Wall Street, se había ocupado de enviar copias a los más altos directivos de las líneas navieras como la Cunard, la White Star, la American y la Red Star. Solo dos habían afirmado que se arriesgarían a que sus barcos cruzaran el canal de Nicaragua por la noche; ninguno pensaba que dicho canal representaría un gran ahorro de tiempo, pues era muy largo, y sin excepción convinieron en que cuanto más corto fuera el canal, cuanto menos tiempo se pasara en él, habría menos riesgos para sus barcos y el canal sería mejor.

Bunau-Varilla, tan activo como Cromwell, había aportado una serie de ingeniosos diagramas hechos por él mismo, basados en los datos estadísticos de la comisión del canal, que señalaban todas las ventajas de Panamá para la ingeniería y la navegación. Los diagramas eran tan sencillos como el dibujo de un niño y tan claros que bastaba una mirada para comprenderlos. Hanna entendió enseguida su valor. El problema inevitable de los informes técnicos era que solo unos cuantos los leerían, y la única ventaja que Panamá podía reclamar era su superioridad técnica. Así pues, se había dispuesto que los folletos con los diagramas se distribuyeran en abundancia entre los senadores al finalizar el discurso.

La oratoria de Hanna era peor aún que la de John Tyler Morgan. Por añadidura, su salud no era muy buena y se vería obligado a extender sus comentarios durante dos días, pues el primero se detuvo de improviso tras haber permanecido de pie poco más de una hora. Pero tenía un modo de hablar cautivador, no parecía que estuviera soltando un discurso. Hacía que las cosas parecieran fáciles y sensatas. Había concebido todo el tema como una propuesta de negocios. Era la voz del sentido común hablando de la empresa estadounidense, del norte, del poder y de los «hechos obstinados», como él los llamaba. «Ese anciano llano, con su discreto traje gris —escribió uno de sus biógrafos—, estaba logrando que surgiera tensión dramática en el ambiente cálido del Senado, mientras seguía charlando, explicando esta inversión sin frases elocuentes.»

Hemos pasado de la etapa experimental, empezó diciendo. Hemos pasado de la etapa sentimental; queremos la mejor ruta, queremos el mejor canal, queremos un canal que responda a las necesidades del mundo entero; lo construiremos no solo para hoy o el año próximo, sino para siempre.

«Gracias a la política estadounidense, amplia y liberal, luchamos por construir un canal para el mundo. Yo comprendo a todos aquellos que en otras épocas se esforzaron por lograr un canal en el Istmo y solo tenían una estrella como guía, Nicaragua; ahora deben sentir que traicionan a un viejo amigo si la dejan de lado. Pero en esta época de progreso y desarrollo, señor presidente, el pueblo estadounidense tiene los ojos puestos en el Congreso para que le responda sin tener en cuenta los sentimientos.»

De Lesseps no era un necio. En Panamá podía haber una posibilidad para el canal al nivel del mar; en Nicaragua jamás existiría esa opción. En Panamá había inestabilidad política, pero lo mismo sucedía en toda América Central. Además, un canal estadounidense proporcionaría paz.

Fue entonces cuando sus piernas ya no pudieron sostenerlo. Dijo que estaba tan cansado que no podía continuar y se sentó, causando una conmoción en la galería. Pero al día siguiente estaba allí de nuevo y siguió hablando como si no hubiera pasado nada.

Panamá era el lugar indicado para construir el canal por las siguientes razones, comenzó diciendo Hanna, mientras su secretario, sentado detrás de él, le entregaba unos papeles. Primero: El canal de Panamá sería 134,5 millas más corto de un extremo a otro. Segundo: Tendría un número considerablemente menor de curvas. Tercero: El tiempo que emplearía para recorrerlo un barco de vapor sería menos de la mitad que el necesario para recorrer el de Nicaragua —doce horas frente a treinta y tres—. Cuarto: Panamá necesitaba menos esclusas. Quinto: Panamá tenía mejores puertos. Sexto: Panamá era «un camino trillado para la civilización». Séptimo: Panamá tenía un ferrocarril «perfecto en todos sus aspectos». Octavo: Costaría menos el funcionamiento de un canal en Panamá. Noveno: Todas las cuestiones de ingeniería y las cuestiones prácticas comprendidas en la construcción del canal de Panamá están bien establecidas y aseguradas.

No quería que nadie subestimara la importancia de la novena razón. Los *ingenieros* querían un canal en Panamá, y había que escucharlos. «Porque, señor presidente, ahora se hacen muchísimas cosas que hace cincuenta años eran insospechadas, jamás se habían soñado ni pensado posibles como producto de la inteligencia humana y de la genialidad de la ingeniería. Ahora ya es casi un refrán que en manos de un ingeniero hábil no hay nada imposible.»

Morgan había pedido más prosperidad para su tierra natal del sur. Hanna afirmó que en una decisión tan seria no deberían tomar parte los sentimentalismos, los sectarismos ni los personalismos. Morgan había citado la preferencia de las anteriores comisiones por Nicaragua. Hanna pidió a sus colegas que no recordaran el pasado, sino que pensaran en el futuro.

Cuando el senador Mitchell, ardiente defensor de Nicaragua, trató de intervenir mientras Hanna estaba leyendo el informe de Cromwell sobre las respuestas de los capitanes de barco para saber quién era el autor de un documento tan cuestionable, este le replicó: «No quiero que me interrumpan, porque estoy muy cansado».

Concluyó haciendo una advertencia. Si Estados Unidos decidía construir un canal en Nicaragua, ¿quién o qué podría impedir a otras potencias —con lo cual señalaba a Alemania— terminar la construcción del canal de los franceses? Y entonces «nuestros competidores tendrían todas las ventajas».

«*Mais, il est formidable!*», se oyó señalar al enviado ruso.

Fue el mejor discurso de los que había pronunciado Hanna. No hubo frases altisonantes, pero sí produjo un efecto muy raro en el Senado: algunos votos cambiaron. Un senador le dijo a Hanna que había titubeado hasta ese momento, pero que estaba decidido a votar por el «canal de Hannamá».

Pese a todo, las fuerzas de Hanna sintieron que el viento soplaba en contra al continuar los debates en los días siguientes. Un discurso en favor de Nicaragua, pronunciado por el senador Harris, fue aclamado por los periódicos. Corrieron insistentes rumores de que el fantasma de los volcanes de Nicaragua había sido inventado por Hanna y su corte. La embajada nicaragüense continuó negando que se hubieran producido alteraciones sísmicas y en el *Star* de Washington apareció una caricatura de Hanna ante un caballete salpicando de volcanes en Nicaragua la tela para delicia de dos espectadores, Philippe Bunau-Varilla y James J. Hill, jefe del Gran Ferrocarril del Norte (en Minneapolis, Hill había hablado a los reporteros sobre los «asnos» del Congreso y sobre el «detestable y torcido» canal de Nicaragua, y había agregado que tenían la terquedad de una mula y que no abandonarían su idea «hasta que un volcán nicaragüense hiciera erupción debajo de su asiento»), Hanna se enfadó al ver la caricatura y trató de pergeñar una respuesta contundente con Cromwell y Bunau-Varilla.

«Era absolutamente necesario responder con énfasis —recordó Bunau-Varilla—, pero ninguna respuesta tendría peso si no contaba con respaldo oficial. ¿Cómo podría obtener un documento de ese tipo? Nicaragua estaba

lejos, Las autoridades del país habían demostrado su mala fe. Parecía imposible obtener algo […] Solo quedaban seis o siete días.»

Entonces se acordó del sello de Correos.

«A las naciones jóvenes —había escrito en un folleto el año anterior— les gusta poner en su escudo de armas lo que mejor simboliza su actitud moral o una característica de su suelo nacional. ¿Qué escogieron los nicaragüenses para caracterizar a su país en el escudo de armas y en los sellos de Correos? ¡Volcanes!»

Conocía el sello perfecto, un bonito sello de un centavo de Nicaragua que mostraba un andén de ferrocarril en primer plano y en el fondo el Momotombo «en magnífica erupción». Recorrió todas las tiendas filatélicas de Washington y consiguió comprar noventa de esos sellos, uno para cada senador. Pegó los bonitos sellos sobre hojas de papel y al pie escribió: «Un testigo oficial de la actividad volcánica en el istmo de Nicaragua». El sello llegó a manos de cada uno de los miembros del Senado en el correo de la mañana del lunes 16 de junio, tres días antes del voto decisivo. Bunau-Varilla declaró que había disparado el último cartucho de la batalla.

Pero no fue así. El último disparo, lo mismo que el primero, lo realizó el viejo Morgan. Al día siguiente se levantó de su asiento una vez más para intervenir en el debate, blandiendo el nombre de William Nelson Cromwell como un látigo, impulsado por los años de odio contenido hacia la «humillante y detestable» intromisión del abogado en las decisiones y la política del Gobierno de Estados Unidos.

Ni las declaraciones sobre los volcanes ni la más ingeniosa propaganda podrían encubrir las maniobras insidiosas de aquel agente contratado, dijo Morgan. «He seguido las huellas de ese hombre […] desde el principio de toda esta cuestión.» Había sido Cromwell quien proporcionó a Hanna todos los datos que después apoyó el senador y quien introdujo los intereses comerciales de la nefasta compañía francesa en la legislación del Congreso, en las audiencias, en las deliberaciones de las comisiones técnicas. «No ha dejado de aparecer en ninguna parte en este asunto.» Era un hecho establecido, y Morgan no deseaba saber nada más de dicho individuo. «No me atrevería a seguirlo cuando no actúa en la superficie.»

Panamá, declaró el viejo senador, era «la incubadora de la muerte»; los que quisieran meterse en ella, que lo hicieran.

El 19 de junio, después de catorce días, terminó el debate. El informe de la mayoría —en favor del canal de Nicaragua— había sido defendido por Morgan, Harris, Mitchell, Turner, Perkins, Stewart y Pettus. Además de Hanna, hablaron en defensa de la minoría —en favor del canal de Panamá — Kittredge, Cullom, Gallinger, Teller, Allison y Spooner. La mayor parte del tiempo la galería había permanecido repleta; la prensa y todo el país habían seguido paso a paso los debates. Hanna afirmaba tener seguros cuarenta y cinco votos, exactamente la mitad del Senado. Todo el mundo sabía que el margen de la votación sería muy estrecho.

La prueba llegó la tarde del día 19. La votación fue de 42 contra 34. Panamá había ganado por ocho votos. Si hubiera habido una diferencia de solo cinco votos, el resultado hubiese sido un canal en Nicaragua.

III

Hubo muchas felicitaciones entre Hanna, Spooner, Cromwell y Bunau-Varilla. Se enviaron telegramas y cartas de agradecimiento a los partidarios de Cincinnati y Chicago, y se recortaron y guardaron numerosos editoriales. Bunau-Varilla calificó los resultados de «reivindicación concluyente». A Hanna se le advirtió que ya tenía para siempre un lugar en la historia. Cromwell, muy satisfecho, contaba a todo el mundo que él había escrito la mayor parte del discurso de Hanna.

Con el correr del tiempo, se conocieron los detalles de lo que había sucedido, y Cromwell y Bunau-Varilla fueron halagados (o criticados) por los papeles que habían desempeñado en la sorprendente victoria que, como afirmaría un historiador, figura entre las obras maestras del arte del cabildeo. También la actuación de Hanna fue tomada muy en cuenta por sus colegas del Senado. El senador Orville Platt calificaría su discurso del más eficaz de cuantos había escuchado en su carrera política. El senador Frye

confesó que Hanna lo había convertido a su causa después de una vida dedicada a abogar por Nicaragua.

Pelée y Momotombo iban a figurar también de forma destacada en todos los relatos posteriores sobre «la Batalla de las Rutas», y bien se lo merecían. De no haber sido por esas oportunas erupciones durante la primavera, tal vez el Senado no hubiese votado como lo hizo.

Es imposible precisar cuánto influyó el sello de un centavo, ni si fue capaz de cambiar algún voto. Tal vez no causó ningún efecto, a pesar de las aseveraciones de Bunau-Varilla. Es posible que sus diagramas hayan tenido un efecto más decisivo. Pero el sello fue, sin duda, una treta muy hábil de propaganda, más valiosa que decenas de miles de palabras de algún senador, y además sirvió de tema de conversación durante la sobremesa en París y Nueva York durante muchos años.

Pero un estudio detallado de los hechos y algunas conjeturas razonables sugieren que hubo otra figura mucho más influyente de lo que pareció a primera vista, un hombre que se merece nuestro reconocimiento. Fue George E. Morison.

Si nos remontamos en la cadena de acontecimientos que llevaron a la votación del Senado, teniendo en cuenta quién influía sobre quién y cuándo, y si se recuerda que Morison, a diferencia de Hanna, Bunau-Varilla o Cromwell, no se preocupó de glorificar sus contribuciones, lo veremos surgir como al mayordomo al final de la novela de misterio, es decir, como la figura siempre presente, a menudo discreta y muy útil, a cuyo alrededor giraba toda la trama.

Lo más significativo en el resultado de «la Batalla de las Rutas» fue que se decidió por los aspectos técnicos. Fue la opinión técnica, el juicio de los ingenieros, el que triunfó en el Senado. La situación fue justo la contraria a la que se presentó en el congreso de París de 1879 y, sin embargo, en ambos casos Panamá fue el resultado victorioso. El poder emocional, la fuerza de la personalidad —Morgan—, estuvieron esta vez del lado de Nicaragua. En París fueron los ingenieros —Menocal, Eiffel y otros— los que pidieron una decisión en favor de Nicaragua.

El ingeniero que mejor se expresaba y el defensor de Panamá más tenaz fue Morison. Bunau-Varilla lo señaló como el líder de la comisión. Fue

Morison quien el verano de 1901, antes del asesinato de McKinley, se opuso a la tendencia a concluir el asunto con una decisión unánime en favor de Nicaragua, puesto que la compañía francesa se negaba a establecer un precio. Fue Morison quien escribió el informe de la minoría en favor de Panamá. Y fue Morison el que hizo todo lo posible por convencer a los miembros de la comisión, sobre todo a Walker, de que era posible construir la presa de Bohío, y también fue él quien después convenció a Mark Hanna.

En efecto, Morison parece haber influido a todos en un momento o en otro, salvo a Morgan, por supuesto; y lo que es más importante, parece que fue quien logró la conversión de Theodore Roosevelt. Alguien lo hizo, sin duda. No pudo haber sido Cromwell ni tampoco Bunau-Varilla, pues por entonces ninguno de los dos tenía acceso a la Casa Blanca. Tampoco fue Hanna.

La prueba más sólida con que se cuenta es una carta que Morison escribió al presidente con fecha de 10 de diciembre de 1901, donde pone de manifiesto con claridad los motivos técnicos por los que era necesario construir el canal en Panamá, así como su renuencia a aceptar Nicaragua como única opción.

La fecha es importante porque nos indica que Roosevelt recibió la carta *antes* —un mes antes— de convocar a los miembros de la comisión de uno en uno para que le explicaran las cosas con sus propias palabras.

El mismo Morison sabía muy bien lo que había logrado, puesto que unos años más tarde su amigo y confidente, el doctor Leonard Waldo, de Peterborough (Nueva Hampshire), médico de la familia, escribía que Morison, «casi solo», había cambiado la opinión oficial respecto al canal, y no es probable que el médico haya tenido otra fuente para dicha afirmación que el mismo George S. Morison.

También resulta significativo el hecho de que Morison fuera precisamente el tipo de hombre que Theodore Roosevelt admiraba, escuchaba y confiaba. Toda su carrera se fundaba en la inteligencia y la audacia. Se hallaba en la cumbre de su profesión por lo que había hecho, y por haberlo logrado a pesar de sus antecedentes. Era hijo de un predicador, cursó estudios clásicos en Harvard y se hizo ingeniero por sí mismo, estudiando y desarrollándose por su propia cuenta gracias a su poderosa

voluntad. Era un estudiante inteligente, pero no había destacado entre sus compañeros cuando ingresó en la Facultad de Derecho de Harvard, donde terminó la carrera al mismo tiempo que el juez Holmes. Pero el derecho le aburría —lo mismo que a Ferdinand de Lesseps y a Roosevelt—, así que decidió hacerse ingeniero para «llevar una buena vida y ser de utilidad».

A diferencia de Roosevelt, Morison era un soltero empedernido y bastante mojigato. El único defecto que admitía era su incapacidad para manejar caballos. «Hay una clase de hombres —dijo en cierta ocasión— a los que les gustan los animales y saben cómo manejarlos, especialmente los caballos; por regla general, esa clase de hombres gozan de gran popularidad entre los demás y se conocen como "buenos tipos", pero esos hombres suelen ser tipos de moral relajada.» A Morison nunca se le conoció como «un buen tipo». Era arrogante, inflexible, poco simpático, un hombre al que había que admirar a distancia.

Probablemente fuera su total franqueza, su inconmovible aire de autoridad, lo que más atrajo a Roosevelt. También tenían en común los estudios en Harvard, el amor por la lectura y el mutuo interés por el oeste. Pero además Morison era brillante, sabía bien lo que se proponía y cómo comunicárselo a otros hombres inteligentes. «No me gusta salir a comer con Morison porque siempre discute con el camarero —observó cierta vez un famoso ingeniero—; pero confío más en sus juicios que en los de cualquier otro ingeniero de los que conozco.»

Roosevelt llegó a reconocer que al principio apoyaba la opción de Nicaragua hasta que los ingenieros le hicieron pensar de otro modo. No se sabe si hablaba con Morison con frecuencia, pero es fácil imaginárselos expresándose con mucha franqueza. Si Morison hubiese vivido, es probable que Roosevelt le hubiera pedido que se ocupara de la construcción del canal. Tal vez lo habría nombrado jefe de ingenieros; pero Morison murió en 1903, a los sesenta años, durante la primera enfermedad que había sufrido desde su infancia.

El hecho importante es que Theodore Roosevelt había quedado convencido de que era necesario elegir la ruta de Panamá desde un punto de

vista estrictamente técnico y objetivo. Y para comprender bien los movimientos siguientes de Roosevelt hay que tenerlo presente. «Yo tomé el Istmo», iba a ser su declaración arrogante e infortunada; pero en un sentido muy real y crucial, tranquila y racionalmente, sin fanfarrias, mucho antes de la revolución de Panamá, él «tomó el Istmo» porque los hombres que iban a construir el canal le aseguraron que Panamá era el sitio para hacerlo. Esa trascendental decisión política fue determinada por los asesores técnicos al comienzo del nuevo siglo.

Y Panamá era la mejor opción, como había afirmado George Morison, y por las razones que él, Hanna y los demás habían señalado. Teniendo en cuenta el tipo de canal que se necesitaba, considerando el tamaño de los buques de la época y todas las ventajas ofrecidas por las dos rutas, Panamá era la más indicada. Pero la elección no era tan clara como Bunau-Varilla quiso hacer creer, y aunque la construcción de un canal en Nicaragua hubiera requerido más tiempo y dinero, no habría sido un fracaso. Además, si se hubieran tomado en cuenta cuestiones tan ajenas a la ingeniería como la salud y la política centroamericana, tal como Morgan había insistido, la elección resultaría más debatible tanto entonces como en la actualidad.

El 26 de junio, la Cámara aprobó el Proyecto de Ley Spooner por la abrumadora mayoría de 259 votos contra 98, aunque Morgan había hecho saber a las fuerzas favorables a Nicaragua en la Cámara que el juego no había terminado, porque no sería posible obtener un título formal sobre las propiedades francesas y el Gobierno tendría que recurrir a Nicaragua. «¡Abrid paso al canal! —gritó un congresista—. ¡Abrid paso al canal!»

El presidente firmó el Proyecto de Ley Spooner dos días más tarde, el 28 de junio de 1902, y se convirtió en ley.

12
AVENTURA EMPLEANDO LA TRIGONOMETRÍA

«El plan me parece bueno.»
MANUEL AMADOR

I

Aunque las negociaciones para el tratado del canal con la República de Colombia se habían iniciado bastante antes de la aprobación de la Ley Spooner, hasta enero del año siguiente no se firmó el acuerdo, y para quienes participaron de forma más directa en su consecución fue la experiencia más tortuosa y difícil de su vida profesional. El doctor Carlos Martínez Silva, el primero de los tres diplomáticos colombianos que sucesivamente tomaron parte en ellas, fue retirado en un estado de completo agotamiento y murió más o menos al año de haber regresado a casa, al parecer víctima de la tensión sufrida en Washington. Su sustituto, el doctor José Vicente Concha, sufrió un colapso físico y emocional después de renunciar a su puesto y se dice que tuvo que ser embarcado en Nueva York sujeto con una camisa de fuerza. Incluso el indomable William Nelson Cromwell sucumbió a un largo período de «agotamiento nervioso» en octubre. Para John Hay fue el más desgraciado y exasperante episodio de su larga carrera.

Para comenzar, la rutina del Departamento de Estado se había visto muy alterada por lo que el biógrafo de Hay describiría como «una nueva fuerza impulsora», el hombre que estaba en la puerta de al lado, en la Casa Blanca. Sin embargo, los colombianos habían sido la irritación dominante, de los cuales en 1903 incluso el moderado y educado Hay podía hablar casi tan despectivamente como lo había hecho Roosevelt. Acostumbrado a tratar con profesionales diestros y de mundo como Julian Pauncefote —un hombre muy semejante a él—, Hay se había visto obligado a negociar con una serie de latinoamericanos nerviosos e inexpertos que consultaban con Bogotá cada uno de sus movimientos. Las comunicaciones con la capital colombiana eran terribles. Un intercambio oficial de cartas entre el ministro en Washington y su Gobierno podría tardar de tres a cuatro meses, y las posiciones de Bogotá, frecuentemente enigmáticas y cambiantes, eran una fuente interminable de frustración tanto para los ministros colombianos como para cualquier otra persona.

Martínez Silva visitó por primera vez a Hay en marzo de 1901. Las instrucciones que había recibido de Bogotá eran hacer todo lo que estuviera en su mano para lograr que Estados Unidos adoptara la ruta de Panamá. Asesorado por Cromwell, trabajó de forma concienzuda con Hay, se vio de forma regular con el almirante Walker, y envió declaraciones a la prensa estadounidense en las que afirmaba que su Gobierno estaba dispuesto a negociar generosamente con el Departamento de Estado. Pero cuando sus superiores de Bogotá juzgaron que se había vinculado demasiado con la compañía francesa del canal —es decir, con el abogado Cromwell—, lo reemplazaron por el irritable y engreído José Vicente Concha, antiguo secretario de Guerra colombiano, muy poco diplomático por su formación como por su temperamento, quien jamás había estado fuera de su país y no hablaba inglés.

El asunto principal, según habían declarado tanto Martínez Silva como Concha, era la soberanía colombiana sobre la zona propuesta para el canal, y en el otoño de 1902, justo cuando las conversaciones entre Hay y Concha se hallaban en el punto crítico, la interminable guerra civil colombiana estalló de nuevo en el Istmo. Para proteger el ferrocarril de Panamá, Roosevelt ordenó el desembarco de la Infantería de Marina estadounidense

sin haber recibido el consentimiento expreso de las autoridades colombianas —ni de las del Istmo, ni de las de Washington—, como siempre se había hecho antes siempre que habían desembarcado fuerzas estadounidenses. Los *marines* acabaron retirándose, pero el daño causado al progreso del tratado parecía irreparable. La decisión de un almirante estadounidense de evitar cualquier movimiento de tropas colombianas sobre el ferrocarril de Panamá en esa etapa crucial resultó particularmente provocativa para los colombianos. Para el doctor Concha, semejante uso de la fuerza estadounidense no solo había sido una violación al tratado de 1846, sino una humillación inexcusable y la expresión perfecta de las ambiciones imperialistas subyacentes de Estados Unidos. Su hostilidad personal hacia Hay fue tal que durante semanas se negó a verlo. El hecho de que Hay hubiera cablegrafiado su pesar por el malentendido que se había suscitado, declarando que no había habido «intención de violar la soberanía de Colombia o de herir su dignidad», no mejoró la situación.

Mientras tanto, el senador Morgan y otras figuras del Capitolio partidarias de Nicaragua, al igual que varios periódicos influyentes, afirmaban que «el tiempo razonable» concedido por la Ley Spooner para las negociaciones sobre el tratado estaba a punto de expirar.

La presión sobre Concha era ingente y creció su suspicacia y obstinación por el tema de la soberanía. También se mantuvo firme acerca del derecho de Colombia a negociar con la Compagnie Nouvelle antes de exonerarla de la cláusula de la Concesión Wyse que prohibía de forma explícita la venta del privilegio a cualquier potencia extranjera. La posición de Concha, lo mismo que la de Martínez Silva antes de él, era que si la compañía francesa iba a recibir 40 millones de dólares por sus propiedades en Panamá y los derechos otorgados por el Gobierno colombiano, era de justicia que Colombia recibiera una parte considerable de esa suma como pago por su buena disposición para permitir la venta. Era una cuestión de enorme importancia financiera para Colombia.

Describiendo a los estadounidenses con los que trataba para su oficina central, Concha escribió: «El deseo de aparecer como nación sumamente respetuosa de los derechos de las demás naciones obliga a estos caballeros a jugar un poco con su presa antes de devorarla, aunque cuando todo se haya

dicho y hecho, lo harán de una forma u otra». Por su parte, Hay y Cromwell no estaban seguros de la cordura de Concha, y del ministro estadounidense en Bogotá llegó un informe que indicaba que allí se sabía que estaba «sometido a una gran excitación nerviosa».

Enfurecido por lo que tomó como un insulto al honor de su tierra natal, Concha renunció varias veces seguidas, pero le ordenaron permanecer cumpliendo con sus responsabilidades. Estaba convencido de que sus mensajes a Bogotá eran interceptados y pidió a su oficina central que cambiara los códigos. En noviembre, Bogotá le ordenó por fin que firmara el tratado, cualesquiera que fueran SUS sentimientos al respecto (la decisión final, se le recordó, quedaría en manos del Congreso colombiano), pero como su «conciencia» no se lo permitiría hacer, renunció. El disgusto que le producía tratar con Hay, escribió, se había convertido en una «neurosis».

Su sustituto fue un diplomático de carrera de sesenta años, el encargado de Negocios colombiano doctor Tomás Herrán, un hombre de aspecto triste, inteligente y discreto, hijo del general Pedro Alcántara Herrán, quien en 1848 había realizado una campaña muy efectiva en Washington para la ratificación del Tratado Bidlack. Fue entonces, acompañando a su padre todavía niño, como llegó Herrán por primera vez a Estados Unidos. Se licenció en la Universidad de Georgetown. Dominaba cuatro idiomas. Su inglés era perfecto y tenía innumerables amigos en Washington. En opinión de Hay, el nombramiento de Herrán representaba un gran adelanto, así que el Departamento de Estado había presupuesto que se prescindiría de los detalles finales del tratado con rapidez. Pero Herrán demostró ser extremadamente cauto y muy aprensivo. En privado, en su correspondencia con Bogotá, expresó su temor de que la «disposición violenta e impetuosa de Roosevelt pudiera conducirlo a apoderarse de Panamá mediante dominio supremo aduciendo su utilidad pública universal». Solo cuando Hay lanzó un claro ultimátum —por órdenes del presidente, según declaró este— se salió del punto muerto. Si Colombia rehusaba por más tiempo aprobar el tratado tal y como estaba, Hay iniciaría las negociaciones para construir un canal en Nicaragua.

El ultimátum fue lanzado el 21 de enero. El Tratado Hay-Herrán se firmó en la casa de Hay al día siguiente por la tarde. «Me siento —escribía

Herrán a un amigo— como si estuviera despertando de una horrible pesadilla. Con gusto reuniría todos los documentos relacionados con este terrible canal y los quitaría de mi vista.» Uno de esos documentos que Herrán sepultó silenciosamente en los archivos de la legación era un cable de Bogotá, recibido tres días después de haber firmado el tratado, en el que se le ordenaba no firmar y esperar nuevas instrucciones.

La reacción en Washington fue muy favorable. Casi a todos les pareció un tratado sólido y recto, y a pesar de la feroz, a menudo brillante, e inflexible oposición de John Tyler Morgan, quien propuso no menos de sesenta enmiendas, fue ratificado por el Senado el 17 de mayo, sin enmiendas y con un margen abrumador (73 contra 5).

Mediante el tratado, la Compagnie Nouvelle recibió autorización para vender «sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones» a Estados Unidos, y Colombia le otorgó el control de una zona del canal de nueve kilómetros y medio de ancho desde Colón hasta la ciudad de Panamá, pero sin incluir ninguna de estas dos ciudades. El privilegio era durante cien años, renovable a elección estadounidense. A cambio, Estados Unidos pagaría a la República de Colombia la enorme suma de diez millones de dólares al contado (en oro) y una renta anual de 250.000 dólares. Aunque la soberanía colombiana sobre la zona del canal se reconocía de forma específica en el artículo IV, se permitía a Estados Unidos establecer sus propios tribunales dentro de la zona y poner en vigor sus propios reglamentos en lo tocante al canal, los puertos y el ferrocarril. Colombia proporcionaría protección policial al canal y al ferrocarril, pero si en algún momento no fuera capaz de cumplir esta obligación, Estados Unidos podría actuar con el consentimiento colombiano, o en caso de urgencia, actuar sin tal consentimiento.

Sin embargo, la respuesta al acuerdo en Bogotá era otro asunto, y el Congreso colombiano tenía todavía que otorgar su aprobación. El Gobierno colombiano seguía insistiendo en que tenía derecho a negociar su propio acuerdo con la Compagnie Nouvelle. El pago anual de 250.000 dólares parecía más bien escaso, puesto que no era más de lo que había estado recibiendo cada año del ferrocarril de Panamá hasta entonces. Se pensaba que al ser mucho más extenso, importante y valioso, el canal debería pagar

más que el pequeño ferrocarril, y los pagos por el canal, tal como estipulaba el tratado, no empezarían hasta transcurridos nueve años de la ratificación. No eran suficientes diez millones de dólares por la cesión de un territorio en Panamá, escribió un conocido intelectual y activista político colombiano, Raúl Pérez, en las páginas de *North American Review*. «Panamá es uña y carne de Colombia, y ha sido siempre su esperanza abrigada.»

La explícita garantía de la soberanía colombiana dentro de la zona del canal tampoco pareció tan convincente en Bogotá como lo había sido en Washington.

Arthur Beaupré, ministro estadounidense en Bogotá, informó repetidas veces al Departamento de Estado sobre la cólera colombiana. «Sin duda alguna, la opinión pública es muy contraria a su ratificación», escribió Beaupré el 30 de marzo. Lo que comenzó como sospecha se había convertido deprisa en franca hostilidad, informó dos semanas después. Los colombianos, añadió el 4 de mayo, creen que la garantía de soberanía no significa nada, que «el arrendamiento es perpetuo […] que todo el documento es favorable a Estados Unidos y va en detrimento de Colombia».

Beaupré iba a ser blanco de muchas críticas después. Se le culparía por su manejo sin consideraciones y poco profesional de la situación y su falta de sensibilidad al modo de ser latino. Pero las acusaciones no se corresponden con los datos de su carrera (contaba con seis años de experiencia en Guatemala, Honduras y Colombia), sus «modales educados y dignos y su comportamiento cortés», y la agudeza que demuestran sus impresionantes informes. Es un hecho probado que con frecuencia fue directo e incluso dictatorial en sus declaraciones a las autoridades colombianas, pero le quedaba poco donde escoger en vista de las órdenes recibidas de Washington.

El día 28 de abril, por ejemplo, Beaupré recibió órdenes de informar al Gobierno colombiano de que Estados Unidos consideraría cualquier modificación de los términos del tratado casi como un «abuso de confianza» por su parte. En junio, cuando el Congreso colombiano estaba a punto de reunirse en sesión especial, John Hay había abandonado toda simulación de respeto por los deseos y sentimientos del pueblo colombiano.

El mensaje del 9 de junio a Beaupré fue sorprendentemente aciago: «Si Colombia rechazara ahora el tratado o retrasara demasiado su ratificación, el entendimiento amistoso entre las dos naciones se vería tan seriamente comprometido que la acción que pudiera tomar el Congreso el próximo invierno la lamentaría cualquier amigo de Colombia». A Beaupré se le ordenó comunicar de palabra lo esencial del mensaje al ministro colombiano de Asuntos Exteriores. Fue, como observaría después un conocido cronista diplomático, «una agresividad que rara vez se encuentra en un intercambio diplomático amistoso». El contraste con el tono de la correspondencia relativa al tratado Hay-Pauncefote, por ejemplo, no podía ser más marcado.

La naturaleza de la «acción» con la que se amenazó nunca se especificó oficialmente, pero, cuatro días después, William Nelson Cromwell salió de la Casa Blanca tras una «larga conferencia» con el presidente, y de inmediato envió a su agente de prensa Roger Farnham a las oficinas del *World* de Nueva York en Washington. Al día siguiente, 14 de junio, el *World* publicaba este notable artículo:

Washington, junio 13, 1903

El presidente Roosevelt está determinado a hacerse con la ruta del canal de Panamá. No tiene intenciones de iniciar negociaciones para la ruta de Nicaragua.

Se sabe que la opinión del presidente es que puesto que Estados Unidos ha gastado millones de dólares en averiguar qué ruta es la más factible, puesto que tres ministros de Colombia han declarado que su Gobierno está dispuesto a otorgar la concesión para la construcción del canal y ya se han firmado dos tratados que conceden derechos de paso por el istmo de Panamá, sería injusto para Estados Unidos que no se obtuviera la mejor ruta.

Los informes que recibimos a diario indican que existe una gran oposición en Bogotá al tratado del canal. Su derrota parece probable por dos razones:

1. La codicia del Gobierno colombiano, que insiste en un pago muchísimo mayor por la propiedad y la concesión.

2. El hecho de que algunas facciones se han puesto frenéticas por la supuesta cesión de la soberanía de las tierras necesarias para la construcción del canal.

También ha llegado información a esta ciudad de que el estado de Panamá, que abarca toda la zona del canal propuesto, está dispuesto a separarse de Colombia y establecer un tratado sobre el canal con Estados Unidos.

El estado de Panamá se separará si el Congreso colombiano se niega a ratificar el tratado del canal. Se organizará una forma republicana de gobierno. Se dice que este proyecto es de fácil ejecución, puesto que no hay más de cien soldados colombianos destacados en el estado de Panamá.

> Los ciudadanos de Panamá se proponen, después de la secesión, establecer un tratado con Estados Unidos para otorgar a este Gobierno el equivalente de una soberanía absoluta sobre la zona del canal. La ciudad de Panamá será la única que quede exceptuada dentro de esta zona, y Estados Unidos tendrá el control sanitario y policial. La jurisdicción de este Gobierno sobre la zona será considerada suprema. No habrá aumento en el precio o en la renta anual.
>
> A cambio, el presidente de Estados Unidos reconocería de inmediato al nuevo Gobierno una vez establecido y designaría un ministro para negociar y firmar el tratado del canal. Esto puede hacerse con rapidez, puesto que ya se han proporcionado todos los datos.
>
> Se dice que el presidente Roosevelt está completamente a favor de este proyecto, si se rechazara el tratado […].
>
> Se sabe que el gabinete apoya la idea presidencial de reconocer a la República de Panamá si fuera necesario para asegurar el territorio del canal. El presidente ha consultado tanto en persona como por teléfono con los principales senadores, y ha recibido un apoyo unánime […].
>
> Se piensa esperar un tiempo razonable la determinación del Congreso colombiano, que se reunirá el 20 de junio, y luego, si no se hace nada más, poner en práctica el plan enunciado anteriormente.

El artículo no iba firmado. La Casa Blanca no lo desmintió.

Buena parte del problema en Washington era la ignorancia completa, en realidad el desinterés crónico, acerca de Colombia en general, de la política colombiana o de las personas con las que Beaupré estaba tratando. La misma Bogotá seguía tan alejada del resto del mundo como cuando el teniente Wyse realizó su recorrido por las montañas en 1878. Era una de las ciudades más aisladas e inaccesibles en el mundo. En toda Colombia en 1903, en un territorio tan grande como los estados de California, Oregon, Washington y Arizona juntos, había menos de 640 kilómetros de vías férreas. Para llegar a Bogotá desde Buenaventura o Barranquilla se requería un arduo viaje de dos semanas a un mes de duración. Para los criterios estadounidenses, Colombia era patéticamente pobre, estaba muy atrasada y su Gobierno era inestable e indigente como resultado de una desastrosa guerra civil de tres años, que por fin había terminado en noviembre de 1902.

El actual jefe de Estado era un conservador, descendiente directo políticamente hablando de Rafael Núñez, cuyo triunfo después de los

levantamientos de 1885 había centralizado el poder en Bogotá bajo una nueva Constitución. Este hombre era José Manuel Marroquín, hombre de letras, erudito y de edad, cuya timidez le había mantenido en un segundo plano la mayor parte de su carrera. En 1897 había sido elegido primer *designado*, o vicepresidente, en una candidatura en la que aspiraba a la presidencia un hombre de ochenta y cinco años, también erudito y con una salud muy precaria, llamado Manuel Sanclemente. En 1900, Marroquín había tomado el poder mediante un golpe de Estado.

En el Departamento de Estado y en la Casa Blanca se consideraba que Marroquín era un déspota con mano de hierro. Se pensaba que su poder era absoluto, de modo que todo el proceso de ratificación del tratado por un Congreso colombiano convocado especialmente se juzgaba en Washington como una farsa. Se suponía que Marroquín solo tenía que decir una palabra y se aceptaría el tratado. Y en el Departamento de Estado y la Casa Blanca era opinión común que un día Marroquín y unos cuantos secuaces se retirarían a un lugar privado y se repartirían los diez millones de dólares que había pagado Estados Unidos.

Pero en realidad el poder de Marroquín era limitado, su prestigio personal estaba en decadencia y en cada movimiento que efectuaba sobre el tema del canal se veía sometido a los ataques salvajes de sus rivales políticos, los liberales, quienes le acusaban de venderse a los estadounidenses. En lo personal, era un idealista ineficaz bastante abstracto, y en líneas generales estaba rodeado de hombres de carácter con elevados ideales políticos pese a sus limitaciones y muy sensibles en lo tocante al honor nacional, cosa que jamás fue comprendida en Washington.

El respeto de Colombia por los ideales políticos de Estados Unidos era enorme. Los sistemas estatal y federal del país habían seguido el modelo de los estadounidenses. Bolívar, el Libertador, era conocido como el «Jorge Washington de Sudamérica». Los colombianos ricos y cultos enviaban a sus hijos a educarse en Estados Unidos. Las figuras políticas principales no se ajustaban en absoluto a la descripción que Theodore Roosevelt iba a proporcionar. Un ministro estadounidense en Colombia, James T. Du Bois, escribiría algunos años después al respecto: «Una imparcial investigación realizada en Bogotá […] me convenció de que, en vez de “chantajistas” y

“bandidos”, los hombres públicos de Colombia no son inferiores a los hombres públicos de otros países en inteligencia y respetabilidad». Hasta 1903, decía Du Bois, Colombia fue el mejor amigo que Estados Unidos tenía al sur del río Bravo.

Otra buena parte del problema en Washington lo constituía William Nelson Cromwell, puesto que la apreciación que Roosevelt y Hay tenían de la situación en Bogotá, la imagen que se habían formado de Marroquín y su régimen, las tácticas ideadas e incluso la redacción de las instrucciones a Beaupré estaban muy influidas por él[13]. Donde se dejó sentir su influencia de un modo especial fue en el Departamento de Estado. Se le consultaba casi a diario; se confiaba en su información (Cromwell tenía en Bogotá sus propios agentes secretos que lo mantenían al corriente); su opinión y su pericia fueron los factores determinantes en todas las coyunturas importantes, como manifiestan los documentos y el mismo Cromwell pregonaría más tarde.

Era algo poco ortodoxo, por decir lo menos grave, dejar que el abogado de la empresa que más se iba a beneficiar del tratado, un hombre sin título oficial, sin un derecho claro para participar con carácter oficial, operara a su voluntad en los más altos niveles diplomáticos, desempeñando un papel solo superado por el secretario y el presidente, y con plena impunidad. Pero esa era la influencia que este hombre excepcional ejercía sobre Hay y así había sido desde que comenzaron las negociaciones. Cuando Hay puso por fin su extensa y legible firma en el tratado en enero, se volvió hacia Cromwell para entregarle la pluma.

Más importante todavía, Cromwell había logrado persuadir a Hay —y de este modo a Roosevelt— de que Estados Unidos no debía dar su aprobación o ser parte de ningún movimiento de Colombia para negociar independientemente con su cliente, la Compagnie Nouvelle. Roosevelt había enviado con anterioridad al fiscal general Philander C. Knox a París para hacer una investigación completa de la firma francesa, de la que Knox informó que «tenía derechos suficientes y sólidos sobre la propiedad que pretendía transmitir». El 17 de febrero, Knox había notificado formalmente a la compañía que su oferta de venta había sido aceptada por Estados Unidos; es decir, que Estados Unidos pagaría el precio inicial de 40

millones de dólares por las propiedades en Panamá. Así, como abogado de la compañía, Cromwell estaba resuelto a que nada pusiera en peligro esta transacción sin precedentes, la mayor venta de bienes inmuebles jamás registrada.

De forma específica, Cromwell había decidido que a Colombia no se le diera oportunidad de participar de los 40 millones de dólares. En principio, Hay no solo se mostró de acuerdo, sino que instruyó a Beaupré para que lo hiciera saber en Bogotá en los términos más llanos. Así pues, se estaba utilizando el Departamento de Estado para garantizar los intereses de la compañía francesa, sus accionistas y su abogado estadounidense, quien, si se realizaba la venta, iba a obtener un beneficio personal mayor que cualquier otra de las personas participantes. Y entonces fue cuando Beaupré informó de que la ratificación podría lograrse si la compañía francesa accedía a pagar a Colombia 10 millones de dólares, a lo que Hay respondió con el aciago cable del 9 de junio, redactado por Cromwell.

El hecho de que el Gobierno de Estados Unidos carecía de autoridad legal en una disputa entre una potencia extranjera y una empresa privada se había perdido de vista. Un acuerdo entre Colombia y la Compagnie Nouvelle no le hubiera costado nada a Estados Unidos, y retrospectivamente parecería que incluso un acuerdo modesto —más un poco de tacto— podría haber resucito el asunto con bastante rapidez. Pero para Hay y Roosevelt hablar de un derecho de retención colombiano sobre la compañía francesa era una extorsión patente, un «atraco». Como hombres de honor, nunca podrían «participar en la estafa», según lo expresó Roosevelt.

Debe destacarse que su consideración personal por los políticos latinoamericanos de cualquier nacionalidad nunca había sido muy elevada, pero Cromwell había logrado convencerlos de que en este caso estaban tratando con la variedad de latinoamericanos más marrullera y corrupta, y que el tema de la soberanía era la mayor hipocresía política. Así pues, el informe de Beaupré de que 10 millones de dólares de la compañía francesa lo arreglarían todo solo sirvió para fundamentar sus peores sospechas sobre «esos bandidos de Bogotá», como los llamaría Roosevelt. Cuando a comienzos de agosto el Departamento de Estado dio a conocer la

información de que los colombianos estaban posponiendo la firma del tratado con la esperanza de obtener más dinero, la prensa informó erróneamente de que el aumento del pago iba a provenir de Estados Unidos, tergiversación que el Departamento de Estado no se molestó en contradecir. Así pues, la impresión difundida fue que Colombia estaba tratando de «atracar» a Estados Unidos, lo que no era cierto.

El tono generalmente arbitrario asumido por el Departamento de Estado y el cable amenazador del 28 de abril fueron ideados para poner en evidencia a Colombia, como explicaría más tarde Cromwell. La versión que publicó en el *World* también se había inventado para asustar al Congreso colombiano y lograr que ratificara el tratado.

Es posible que haya sido así, pero también es posible que la intención subyacente, tal vez incluso la esperanza subyacente de la Casa Blanca, fuera que el tratado fracasara en Bogotá. En otras palabras, si el lenguaje utilizado por Beaupré o la versión divulgada por Cromwell tras su ostentosa salida de la Casa Blanca enfureció a los colombianos fue porque eso era lo que se pretendía, porque se deseaba una situación de crisis.

Mucho se escribiría y diría para refutar las acusaciones de que la Casa Blanca o el Departamento de Estado tomaron parte en el plan que Cromwell había profetizado para el *World* con tan minuciosos detalles. De hecho, la historia completa de lo que estaba sucediendo tras bambalinas probablemente nunca llegará a conocerse. Cromwell, por ejemplo, pese a todo lo que tendría que decir para conocimiento público, parece haber creado de forma deliberada una de las lagunas más grandes en los registros históricos, pues en el legajo por lo demás completo de sus transacciones comerciales, que todavía obra en poder de la firma Sullivan & Cromwell, no existe ningún documento relacionado con sus operaciones en Panamá; toda la correspondencia, los cables, los documentos, los comprobantes de gastos y cosas semejantes están misteriosamente desaparecidos.

El 14 de agosto, una vez finalizado el almuerzo con el presidente en Sagamore Hill, la residencia presidencial en Oyster Bay (Long Island), el senador Shelby Cullom, presidente del Comité de Relaciones Exteriores,

ofreció una conferencia de prensa a los reporteros de los diarios neoyorquinos. El presidente, afirmó, estaba preparado para las malas noticias que llegarían de Bogotá, y seguía queriendo un canal en Panamá. «Lo que se va a hacer todavía debe discutirse y considerarse una vez que el Congreso colombiano haya actuado finalmente.» Cuando un reportero preguntó cómo podría construirse el canal sin el tratado, Cullom replicó con total naturalidad: «Podríamos hacer otro tratado, no con Colombia, sino con Panamá».

Se le preguntó si Estados Unidos estaba preparado para fomentar una revolución en Panamá. «No, supongo que no. Pero este país quiere construir un canal y quiere hacerlo ya.»

La entrevista apareció publicada la mañana del 15 de agosto, el mismo día en que el esperado cable de Beaupré llegó al Departamento de Estado. Tres días antes, el 12 de agosto, el Senado colombiano había rechazado el Tratado Hay-Herrán por unanimidad.

El presidente fue notificado de inmediato, al igual que el secretario de Estado, quien también se encontraba lejos de Washington, en su residencia veraniega de Lake Sunapee, en Neubury (Nueva Hampshire). En el Departamento de Estado todos los asuntos de importancia los atendían el secretario en funciones, Francis B. Loomis, y el subsecretario segundo, Alvey A. Adee, ambos conocedores de la situación colombiana. Adee, hombre de vasta experiencia en el Departamento, amigo y colega de Hay durante treinta años, había colocado un catre en su despacho y estaba de servicio prácticamente las veinticuatro horas del día.

La creciente frustración de Roosevelt por toda la situación se había convertido en una fuente de preocupación para Hay. «Estas despreciables criaturitas de Bogotá deben comprender que están retrasando demasiado las cosas y poniendo en peligro su propio futuro», había escrito Roosevelt al principio del verano. La respuesta instintiva de Hay, entonces como ahora, fue recomendar moderación, paciencia. «Yo iría de inmediato a Oyster Bay a recibir sus órdenes —escribía ahora—, pero estoy seguro de que no hay nada que hacer por el momento.» Aconsejó que se consultara el asunto con Hanna y Spooner. Luego, deliberadamente, se refería a Nicaragua como el camino «sencillo y fácil», añadiendo: «Si decide finalmente negociar con

Nicaragua, sería un asunto rápido obtener un tratado favorable. Pero supongo que piensa que es mejor no hacer nada definitivo hasta que nuestro Congreso se reúna».

Era Hay dando lo mejor de sí, y una carta muy diferente de la que habría escrito si Cromwell hubiera estado con él en Nueva Hampshire. Esta carta se cruzó en el correo con otra airada misiva en la que Roosevelt decía: «Tenemos que darles una lección a esas liebres».

Aquellos debieron de ser días apasionantes para quien distribuía el correo en la pequeña comunidad de Nueva Hampshire. El 18 de agosto, Alvey Adee previno por carta al secretario contra cualquier idea de una participación estadounidense en la revolución de Panamá. «Tal proyecto, por supuesto, no contaría con nuestra aprobación; nuestra política ante el mundo debe aparecer libre de sospechas, como la mujer del César.» Un día después, Adee escribía de nuevo para sugerir a Hay que tal vez, después de todo, Nicaragua era la mejor solución. «Lo sentimos mucho, pero no podemos evitarlo si Colombia no acepta el canal en nuestros términos.»

Pero cuando escribió a Hay el mismo día, Roosevelt no dejó dudas sobre cuál era su posición con respecto a Panamá: «Parece que la gran mayoría de los ingenieros están de acuerdo en que esta ruta es la mejor; y yo no creo que a esa partida de liebres de Bogotá deba permitírseles permanentemente obstaculizar uno de los futuros caminos de la civilización […] lo que hagamos ahora será de gran importancia no solo durante décadas, sino durante siglos, y debemos estar seguros de que estamos dando los pasos acertados antes de actuar».

Por el momento, lo que le interesaba de forma particular a Roosevelt era el memorando que le había enviado el secretario en funciones, Loomis, un extenso documento preparado por un especialista en derecho internacional y diplomacia de la Universidad de Columbia, el profesor John Bassett Moore, que a su vez Roosevelt había enviado a Hay. En esencia, la tesis del profesor Moore era que, por los principios del viejo Tratado Bidlack, Estados Unidos tenía ya suficiente base legal para proceder con el canal. El «derecho de paso» en Panamá estaba ya «libre y abierto» para Estados Unidos, como se estableció en el tratado de 1846.

Hay fue a Sagamore Hill el 28 de agosto y allí, mientras los numerosos niños del presidente correteaban sobre un gran prado verde vestidos con ropa veraniega, los dos hombres conferenciaron largo rato. Después, un corresponsal del *Herald* envió un extenso mensaje a su oficina. El presidente y el secretario habían fijado tres posibles vías de acción, en vista del fracaso del tratado del canal. La primera era proceder a la construcción del canal bajo el tratado de 1846 y «luchar contra Colombia, si se oponía» (se pensaba que sería una guerra breve y poco costosa). La segunda era actuar de acuerdo con la Ley Spooner y volver a la ruta de Nicaragua. La tercera vía era retrasar la gran obra «hasta que sucediera algo que hiciera que Colombia viera la luz», y luego negociar otro tratado.

> Sin duda alguna, sorprenderá al público que una vía que con seguridad va a implicar al país en una guerra con una república sudamericana sea uno de los métodos de acción considerado seriamente por Estados Unidos […].
>
> Las personas interesadas en obtener los 40 millones de dólares para la Compañía del Canal de Panamá están por supuesto ansiosas de que este Gobierno siga adelante y se apodere de la propiedad, aunque ello conduzca a la guerra.

II

Cuando el doctor Manuel Amador desembarcó por primera vez en Nueva York, todavía tenía que reunirse con William Nelson Cromwell. El doctor Amador, cuyo nombre completo era Manuel Amador Guerrero, fue un destacado médico y una figura popular en la vida social de la ciudad de Panamá. Su esposa era la brillante María de la Ossa, y a él mismo se le conocía como un hombre de «personalidad inmaculada», grandes propiedades y mucha perspicacia política. Nacido en Turbaco (cerca de Cartagena, Colombia) en 1833 —lo que le hacía setentón en 1903—, se había licenciado en la Universidad de Cartagena y había llegado a Panamá en la época de la fiebre del oro. Su carrera política como conservador había florecido junto con su consulta médica hasta 1867, cuando fue designado presidente del Departamento de Panamá, pero no asumió el poder debido a la revolución. Derrotado y capturado por la oposición, fue enviado al exilio

durante un año, al cabo del cual volvió a ejercer la medicina en el Hospital de Santo Tomás, donde llegó a ser director. Sin embargo, fue como médico jefe del ferrocarril de Panamá como el doctor Amador obtuvo la mayor influencia y prestigio, así como su interés por el canal. Había estado entre los prominentes panameños que rindieron homenaje en varias ocasiones a Ferdinand de Lesseps. Cuando el teniente Wyse realizó su segundo viaje a Bogotá en 1890 para obtener una prórroga de la Concesión Wyse para el liquidador nombrado por el tribunal, el doctor Amador estaba a la cabeza de la delegación de panameños que se unieron a Wyse para influir en su favor.

Era un hombre pulcro, de aspecto frágil y peso medio, con escaso cabello blanco, un enmarañado bigote blanco de morsa, orejas grandes y espesas cejas negras, y usaba unas gafas pequeñas con montura de acero. Al menos en las fotografías, parece tener la costumbre de mirar a la gente con la cabeza ligeramente ladeada. También era un hombre templado y ambicioso, y había venido a Nueva York para ayudar a preparar un golpe revolucionario en Panamá.

La primera reunión organizada que se conoce del movimiento había tenido lugar en una finca campestre fuera de la ciudad de Panamá un domingo de finales de julio, probablemente el 25 de julio de 1903, y el doctor Amador no había asistido a ella. Entre los que sí asistieron estaban su viejo amigo el senador José Agustín Arango, Carlos Constantino Arosemena y un estadounidense llamado Herbert G. Prescott, todos empleados, como el doctor, del ferrocarril de Panamá, y que habían mantenido una comunicación constante con William Nelson Cromwell. Arango, senador por el Departamento de Panamá, era el abogado del ferrocarril en el Istmo, su corredor de fincas rurales y principal cabildero; Arosemena era un ingeniero civil del equipo, y Prescott, el subdirector. También estuvieron presentes el cónsul general de Estados Unidos en la ciudad de Panamá, Hezekiah A. Gudger, y dos oficiales del Cuerpo de Ingenieros de Estados Unidos, los únicos militares estadounidenses en el Istmo, que habían sido enviados por la Comisión Walker: el mayor William Black y el teniente Mark Brooke. Se dice que la lista completa de invitados constaba de veinticinco o veintiséis personas y que los anfitriones fueron Ramón y Pedro Arias. Hezekiah Gudger, quien fue el orador principal, no

podría recordar más tarde con exactitud lo que la reunión había decidido, salvo que «los planes para la revolución se habían discutido con total libertad».

Todo lo que se sabe es que el senador Arango (*El Maestro*), un caballero de aspecto muy distinguido con una blanca barba a lo Vandyke, fue la fuerza inspiradora; que en mayo había comenzado a hablar de la revolución con sus hijos, sus yernos y el «inteligente y devoto» Arosemena, hombres ya en la treintena y educados todos en Estados Unidos. *El Maestro*, cuya oficina era contigua a la de Amador, fue también el que reclutó personalmente a este a principios de agosto.

En ese momento, el grupo esperaba ansiosamente que regresara de Nueva York otro empleado del ferrocarril, James Beers, agente de fletes y capitán de puerto, quien había partido en misión secreta para entrevistarse con Cromwell. No se puede probar si fue por órdenes de este o si de hecho fue llamado a Nueva York, como más tarde se acusó. Pero al menos seis hombres testificaron que Cromwell envió por Beers, y no es probable que este o cualquier otro empleado del ferrocarril abandonara su trabajo para suscitar una revolución, a menos que hubiera sido enviado por un superior, y como abogado en Nueva York de la compañía, Cromwell dirigía el ferrocarril. Beers, antiguo capitán de buque, «astuto y calculador», gozaba de la confianza de Cromwell; sea como fuere, Beers regresó a Panamá con la promesa de que Cromwell estaba dispuesto «a llegar hasta el límite» por ellos. (A Cromwell, en el relato posterior de Arango, *Data for the History of the Independence*, nunca se le mencionaría por su nombre; solo como «la persona responsable».)

Arango, Amador y Arosemena se convirtieron en el núcleo de la conspiración. Durante un breve tiempo se unió a ellos Federico Boyd, hijo del editor fundador del *Star & Herald*. Amador insistió en que Arango debería ser el primer presidente de la nueva República de Panamá que se proyectaba. Arango, por cortesía, dijo que debería serlo Amador, y este aceptó.

Después se decidió que Amador debería ser también quien viajara a Nueva York para ver a «la persona responsable» con el fin de conseguir las armas y el dinero necesarios y obtener algún tipo de seguridad por parte de

la Secretaría de Estado estadounidense de que Estados Unidos apoyarían militarmente la revolución. Se pensó que Amador sería quien despertaría menos sospechas, puesto que tenía en Estados Unidos un hijo que prestaba sus servicios como médico en el Ejército y estaba destacado en Massachusetts. Siguiendo las instrucciones que se le dieron, el hijo envió a su padre un cable en el que decía: «Estoy enfermo; ven». Así pues, Amador se embarcó para Nueva York el 26 de agosto, llevando consigo un código cablegráfico que habían ideado para cubrir cualquier posible contingencia.

El código tenía treinta expresiones numeradas para que Amador las utilizara en los cables que enviara a Panamá —lo único que necesitaba era cablegrafiar el número apropiado o la combinación de números— y dieciséis expresiones también numeradas como respuesta desde Panamá. La lista de Amador es muy interesante porque muestra la incertidumbre que había todavía en esta etapa. Muestra, por ejemplo, que los conspiradores no habían excluido la posibilidad de que Cromwell pudiera ser un mentiroso.

El código de Amador era el siguiente:

1. No he quedado satisfecho con Hay en mi primera conferencia.
2. He tenido mi primera conferencia con Hay y me parece decidido a apoyar el movimiento con efectividad.
3. No he podido hablar personalmente con Hay, solo a través de una tercera persona; creo que todo resultará de acuerdo con nuestros deseos.
4. Hay está decidido a ayudarnos en todo y me ha pedido detalles exactos de lo que necesitamos para asegurar el éxito.
5. Mi agente va a ir conmigo; está plenamente autorizado para arreglar todo allí.
6. Cromwell se ha portado muy bien y ha facilitado mis entrevistas con personas importantes que están dispuestas a colaborar.
7. Apresuren las cosas; aquí todo marcha bien.
8. Estoy satisfecho con el resultado y puedo asegurar el éxito.
9. El ministro Herrán ha sospechado algo y está vigilante.
10. No he podido obtener garantías de apoyo de la forma en que las he solicitado.
11. La tardanza de Cromwell en presentarme a Hay me hace sospechar que todo lo que ha dicho es mentira y que no sabe nada.
12. Parece que Hay no decidirá nada definitivo hasta que no haya recibido informes del comisionado que se encuentra allí [en Panamá].
13. Comprendo que Hay no desee comprometerse a nada hasta no ver el resultado de la operación allí.
14. La gente de la que yo esperaba apoyo ha concedido poca importancia a mi misión.

15. Quienes han decidido no pueden hacer nada práctico por falta de los medios necesarios.
16. Me he convencido de que Hay está a favor de la ruta rival, y por esta razón no hará nada en apoyo de nuestro plan.
17. La noticia que ha llegado de allí acerca de facilitar la construcción del canal ha hecho que la opinión de aquí se vuelva favorable a nuestro plan.
18. Las pretensiones manifestadas en el nuevo proyecto de acuerdo [tratado] hacen imposibles todas las negociaciones entre los dos gobiernos, y por esta razón he reanudado las conversaciones.
19. El nuevo comisionado es esperado aquí para negociar. Mis futuros movimientos dependen de esto.
20. Considero que no puedo hacer nada útil aquí; por esta razón he decidido regresar a casa.
21. Esperen la carta que escribiré hoy.
22. Aquí se piensa que es mejor adoptar un plan diferente para obtener un resultado favorable a la construcción de la obra.
23. Cromwell está decidido a llegar hasta el final, pero los medios de que dispone no son suficientes para asegurar el éxito.
24. Hay, Cromwell y yo estamos estudiando un plan general de acción.
25. El comisionado que se encuentra allá es un agente de Cromwell, lo que Hay ignora.
26. Deseo saber si se ha logrado algún avance allá y puedo fijar aquí una fecha para proceder.
27. La tardanza en obtener una respuesta favorable me obliga a guardar silencio.
28. B. [aparentemente, Beaupré] comunica aquí que puede llegarse a un contrato satisfactorio.
29. He considerado prudente abandonar la capital [Washington] y continuar las negociaciones desde aquí [Nueva York] por correspondencia.
30. Espero cartas de allí en respuesta a la mía para dar conclusión al asunto.

De interés adicional es el hecho de que Amador zarpó de Colón sin el dinero necesario para hacer frente incluso a los gastos más modestos de la travesía. Si logró salir del atolladero fue gracias al resultado de varios días de suerte en la mesa de póquer durante el viaje.

Casi de inmediato hubo problemas. Entre los pasajeros compañeros de Amador —el que más había ganado en la mesa de póquer— estaba un hombre de «grandes intereses» en Panamá, J. Gabriel Duque, cubano por nacimiento y naturalizado estadounidense, dueño del *Star & Herald*, una fábrica de hielo, una compañía constructora y la muy lucrativa lotería de Panamá. Aunque no formaba parte del círculo íntimo de Arango y Amador, Duque estaba al tanto de todo lo que sucedía y aparentaba apoyarlo. Al

llegar a Nueva York se fue directamente a Wall Street para ver a Cromwell, mientras Amador desaparecía en busca de un hotel barato.

No está claro qué era exactamente lo que se proponía Duque, pero Cromwell le dijo que si proporcionaba 100.000 dólares para financiar la revolución, él, Cromwell, vería la manera de que Duque fuera el primer presidente de la nueva república. Afirmó que el secretario de Estado estaba ansioso por verlo, y mientras Duque estaba sentado frente a él, levantó el teléfono, llamó a Hay al Departamento de Estado y concertó una cita. Además sugirió que Duque fuera a Washington en el tren nocturno para evitar tener que registrarse en un hotel de la capital, sugerencia que Duque siguió al pie de la letra esa misma noche.

Llegó a Washington a las siete de la mañana del día 3 de septiembre, y después de desayunar en el restaurante Harvey's se dirigió al Departamento de Estado. A las diez en punto apareció Hay. La conversación se prolongó durante dos horas y media. Se dice que este no le prometió a Duque ayuda directa estadounidense en la conspiración. Pero, al mismo tiempo, destacó que Estados Unidos estaba decidido a construir un canal en Panamá y no se pensaba dejar que Colombia se interpusiera en el camino. Luego parece que todavía fue más lejos. En el caso de que los revolucionarios se apoderaran de Colón y de la ciudad de Panamá, dijo, podían estar seguros de que Estados Unidos impediría que Colombia desembarcara tropas para sofocar la revolución. Esto se haría, afirmó Hay, para garantizar «el tránsito libre e ininterrumpido» del ferrocarril, que Estados Unidos estaba obligado a mantener por un tratado.

Duque comprendió perfectamente. Y tan pronto como bajó la escalinata del Departamento de Estado se dirigió a la legación colombiana para ver a Tomás Herrán y ponerlo al corriente de todo. Quizá fuera su intención desde el principio por despecho a causa de un insulto real o imaginado proveniente del círculo secreto. Tal vez fuera un impulso súbito nacido de algo que Hay hubiera dicho o de la forma como lo dijo. O puede que pensara que cuando esa advertencia se conociera en Bogotá el régimen colombiano caería en la cuenta de la gravedad de la situación. Sea cual fuere la explicación, Cromwell había sido traicionado.

Herrán hizo sonar la alarma de inmediato. Cablegrafió a Bogotá que los agentes revolucionarios se encontraban en Washington entrevistándose con Hay y que si no se ratificaba el tratado lo más probable sería que Panamá se separase con apoyo estadounidense. Notificó al cónsul general colombiano en Nueva York que la Compañía del Ferrocarril de Panamá estaba implicada en el complot y lo puso al corriente de las actividades de Amador. El complot, escribió, había sido «bien recibido» en Washington. Puso a detectives sobre la pista de Amador y luego escribió a Cromwell y a la oficina en París de la Compagnie Nouvelle para advertirles que se les responsabilizaría directamente de cualquier movimiento secesionista en el Istmo. En la advertencia iba implícita la amenaza de la abrogación total de todos los derechos y privilegios de la Compagnie Nouvelle —todo lo que estaba a punto de venderse por 40 millones de dólares— en caso de que la compañía o sus agentes participaran en un acto sedicioso.

Mientras tanto, para Amador la misión en Nueva York se había convertido de improviso en un callejón sin salida.

Ignorante de lo que Duque había hecho, sin pensar que había detectives siguiendo sus huellas, lo único que vio fue que Cromwell, modelo de hospitalidad y entusiasmo durante la primera entrevista, se había tornado inexplicablemente descortés y poco accesible. Parece que Amador hizo su primera visita a Cromwell el 2 de septiembre, es decir, al día siguiente de su entrevista con Duque. Cromwell hizo «miles de ofrecimientos para apoyar la revolución» e incluso le prometió a Amador que financiaría la empresa. «Yo iba a ir a Washington para ver al señor Hay», recordaría Amador. Pero cuando regresó para mantener una segunda conversación con el abogado, Duque ya se había entrevistado con Herrán. Este había enviado sus cartas de advertencia a Nueva York y París, y Cromwell, resuelto a defenderse y salvaguardar los intereses de su cliente, había decidido no tener más tratos ostensibles con los conspiradores de Panamá.

Le dijeron a Amador que Cromwell se encontraba ausente, y cuando se negó a retirarse, insistiendo en que sería recibido por el abogado, Cromwell acabó saliendo de su despacho y ordenó a Amador que se fuera de inmediato y no regresara. Al final, el veterano doctor fue empujado al vestíbulo y la puerta se cerró tras él.

No se había dado ninguna explicación y parecía que no había ningún otro sitio donde dirigirse. Furioso, preocupado porque el dinero se le estaba agotando, sin saber cómo informar de lo que había sucedido por medio de sus frases cifradas, envió un cable con una sola palabra (en inglés) —«*Disappointed*»— a sus amigos en Panamá y se preparó para zarpar en el próximo barco.

Pero entonces, por mediación de un banquero panameño radicado en Nueva York, Joshua Lindo, de Piza, Nephews & Company, situada en el número 18 de Broadway, Amador recibió la promesa de que si se limitaba a permanecer callado en Nueva York vendría «ayuda de otro sector».

«No podemos saber demasiado de la personalidad de Theodore Roosevelt», señaló una vez un erudito estudioso de la carrera del presidente. Y para muchas personas que trataban de valorar lo que estaba sucediendo en relación con Panamá, o lo que era más importante, cuál podría ser el próximo movimiento, esa personalidad parecía ser el punto crítico del problema.

«La advertencia que hice [en un cable previo] se basa en las declaraciones amenazadoras que ha utilizado en conversaciones privadas, y que indirectamente han llegado a mi conocimiento», escribió Tomás Herrán a su sede central el 11 de septiembre. «Su Excelencia conoce el carácter vehemente del presidente, y está informado de la persistencia y decisión con que se dedica a cuanto se le encomienda. Estas consideraciones me han llevado a dar crédito e importancia a las expresiones de amenaza que se le atribuyen.»

La última respuesta de Roosevelt a la situación de Panamá iba a convertirse en la decisión más discutida de su carrera, en buena medida porque parecía un acto nacido de un impulso muy violento, una expresión de lo que incluso muchos de sus fervientes admiradores consideraban una insistencia arrogante, casi infantil, en hacer las cosas a su modo y en lanzarse hacia delante, despreciando los obstáculos o las consecuencias. A algunos observadores les pareció desagradablemente significativo que la diversión preferida por el presidente en Sagamore Hill en el verano de 1903

fuera la llamada «caminata de obstáculos», cuya única regla era que el participante debía subir o atravesar, pero jamás rodear, todos los obstáculos. Siempre iba a la cabeza de esas aventuras, seguido de una partida de chicos entusiasmados y uno o dos invitados intrépidos. Una vez, su hermana Corinne Robinson lo vio acercarse a «una pequeña caseta de baño de aspecto bastante desagradable, con un techo muy inclinado», y pensó que entonces sí se desviaría. «Todavía puedo ver el robusto cuerpo del presidente de Estados Unidos lanzándose hacia el obstáculo y con singular agilidad agarrarse del techo y elevarse a pulso hasta arriba para luego deslizarse por el lado opuesto.»

Pero a pesar de su reputación de «vehemente», de todas sus observaciones desagradables realizadas en privado sobre las despreciables criaturitas de Bogotá, a pesar de todas las mentiras o amenazas proferidas por Cromwell y otras personas, Roosevelt todavía no había emprendido ninguna acción a finales de verano, y los registros muestran que seguía considerando seriamente varias posibles «alternativas» en Panamá.

El profesor Moore, experto en derecho internacional, fue invitado a pasar una noche en Sagamore Hill para exponer su teoría. A Mark Hanna se le pidieron sus puntos de vista. (Hanna recomendó moderación y paciencia. Estaba seguro de que podría llegarse a un acuerdo satisfactorio con Colombia.) Hay siguió siendo una caja de resonancia constante.

A principios de septiembre, Hay observó que una revolución en el Istmo era «muy probable», pero aconsejó precaución y meditación cuidadosa. «A usted le toca decidir si 1) espera el resultado de ese movimiento, o 2) si ayuda a rescatar de la anarquía al Istmo, o 3) si entra en tratos con Nicaragua.»

La respuesta de Roosevelt el 15 de septiembre fue que estaba de acuerdo en no hacer nada hasta su regreso a Washington a finales de mes. «Entonces estudiaremos el asunto con sumo cuidado y decidiremos lo que haya que hacer.» Había reducido el ámbito de elección. A partir de entonces, le dijo a Hay, ya no quería tratos con «esa gente de Bogotá».

«Nadie puede asegurar qué sucederá en el asunto del canal ístmico», escribió ese mismo día a su amigo *Will* Taft, que estaba en las Filipinas.

Una vez, al describir su método de liderazgo ejecutivo, Roosevelt señaló a un amigo: «Cuando me decido a hacer algo, actúo. Muchos […] me llaman aprensivo y dicen que soy precipitado, cuando en realidad he considerado con detenimiento cuanto tiene que hacerse». Su rapidez para poner en práctica la decisión tomada es lo que desconcertaba a la gente, explicaría años más tarde su primo Nicolás; pero rara vez llegaba a una decisión sin haberla meditado mucho.

Por el momento, Roosevelt esperaba también respuesta a una solicitud hecha a través del secretario de Guerra, Elihu Root, desde mediados de marzo, antes de que el Senado aprobara el Tratado Hay-Herrán. Había ordenado que se enviaran a Panamá dos o tres militares escogidos, vestidos de civiles, para valorar la situación desde el punto de vista castrense, y que a su vuelta le informaran personalmente de sus conclusiones.

El 1 de octubre, varios días después de que Roosevelt regresara a Washington, Tomás Herrán informó de que la política oficial era la «espera vigilante».

III

La «ayuda de otro sector» para Manuel Amador llegó el 22 de septiembre. «Había ido a Nueva York por pura casualidad», afirmaría más tarde Philippe Bunau-Varilla. Pero semejante coincidencia «fortuita» les parecería a muchos sumamente improbable. Habían pasado dos semanas desde que Amador había enviado su cable «*Disappointed*», es decir, el tiempo suficiente para que Cromwell hubiera telegrafiado a París y Bunau-Varilla tomara el siguiente vapor.

De cualquier manera, el pequeño y audaz ingeniero había dedicado la mayor parte del verano a enviar costosos y apremiantes cables a Bogotá para advertir a Marroquín de las terribles consecuencias que tendrían que afrontar si los colombianos rechazaban el tratado. Había mantenido correspondencia con Loomis en el Departamento de Estado y había publicado extensos comunicados pagados en *Le Matin*. Estaba seguro de

que las fuerzas que habían destruido a Ferdinand de Lesseps se habían desatado de nuevo.

Una vez en Nueva York, según su testimonio posterior, nunca «vio ni la sombra» de Cromwell. Había venido, dijo, para llevarse a su hijo de treinta años, Étienne, víctima de la fiebre del heno, quien había pasado el verano en una finca rural de John Bigelow, en el Alto Hudson. «Como es natural, aproveché mi presencia en Estados Unidos para visitar y preguntar por la situación del asunto de Panamá a quienes podían darme alguna información», escribió más adelante. De hecho, por mediación de Joshua Lindo, al que había conocido en Panamá años antes, Bunau-Varilla se puso en contacto telefónico con Amador al día siguiente de su llegada.

Se había registrado en su hotel favorito, el Waldorf-Astoria, y en su habitación, la número 1162, fue donde se sentó con Amador para conversar por primera vez la mañana del 24 de septiembre, exactamente a las 10.30 horas, según las memorias de Bunau-Varilla. Se habían conocido en el Istmo años atrás, pero este no había olvidado de ninguna manera la diferencia de rango que había entre un simple médico local empleado en el ferrocarril y el director general de la Compagnie Universelle.

Amador, «profundamente conmovido por la emoción y la indignación» (según Bunau-Varilla), se disculpó por todo lo que había sucedido. Si sus amigos de Panamá hubieran sido localizados y fusilados como resultado de la intromisión de Cromwell, declaró, él lo habría matado. Bunau-Varilla calificó de «locura imperdonable» haber escuchado a Cromwell en primer lugar. «Con su imprudencia se han metido en un atolladero», sentenció. La situación, sin embargo, no era desesperada. Para salir del apuro, el doctor y sus amigos solo tenían que apelar a la razón y poner el asunto en manos de Philippe Bunau-Varilla. «Díganme cuáles son sus esperanzas y en qué se fundan sus probabilidades de éxito. Díganmelo todo, calmada, metódica y precisamente.»

Los detalles, según los presentó Amador, eran los siguientes:

En el Istmo solo había destacada una pequeña y débil guarnición de tropas federales. A los soldados no se les había pagado desde hacía muchos meses y se sabía que su comandante, el joven general Huertas, se mostraba

favorable al movimiento revolucionario. Colombia, sin embargo, dominaba el mar, de modo que podía desembarcar tropas a voluntad.

(Exceptuando la parte relativa al general Huertas, toda la información restante podía haberse obtenido con una cuidadosa lectura de los periódicos de algunos meses atrás, o de Cromwell, de haber estado Bunau-Varilla secretamente en contacto con él; pero esta parte de la historia nunca será conocida.)

La necesidad inmediata era obtener dinero, explicó Amador. ¿Qué cifra es la que tienen en mente?, preguntó Bunau-Varilla. Seis millones de dólares, replicó Amador, que cubrirían el coste de las lanchas cañoneras que se precisaban.

Bunau-Varilla le dijo a Amador que ahora comprendía perfectamente la situación y que necesitaría algunos días para presentar una solución. Entre tanto, Amador debería esconderse y no hablar con nadie. Este le había causado la impresión de ser un confederado arriesgado, «un soñador infantil». Si Amador deseaba ponerse en contacto con él por teléfono, debería utilizar el nombre de Smith. «Yo adoptaré el de Jones.»

Según Bunau-Varilla, se hallaba ante una grave cuestión de conciencia. «¿Tengo el derecho moral de participar en una revolución y alentar su desarrollo?» Decidió de inmediato que la respuesta era sí. «Sí, porque Colombia seguía una política de piratería, tendente a la destrucción de la preciosa obra de los franceses.»

IV

Al mediodía del 10 de octubre de 1903, el subsecretario de Estado, Loomis, escoltó a Philippe Bunau-Varilla desde el Departamento de Estado hasta la Casa Blanca. Loomis era un hombre encantador de poco más de cuarenta años, almidonado y activo, con un maravilloso bigote fino y largo, y el cabello negro peinado con brillantina. Antiguo agente de prensa, Loomis planeaba presentar a Bunau-Varilla ante Roosevelt como editor de *Le Matin*. Otro de los «amigos personales» de Bunau-Varilla, Loomis había

sido descubierto y frecuentado por el francés en París años atrás, cuando este se encontraba de camino para ocupar un puesto en Portugal.

Según los recuerdos posteriores de Bunau-Varilla y Roosevelt, su conversación comenzó con el tema del *caso Dreyfus* y del papel que había desempeñado *Le Matin*; luego, Bunau-Varilla afirmó: «Señor presidente, el capitán Dreyfus no ha sido la única víctima de pasiones políticas detestables. Panamá es otra de ellas». La conversación que siguió se desarrolló con escrupuloso cuidado por ambas partes. Al describir más tarde la escena, Roosevelt señalaría que habría convenido que hubiera un dictáfono en la sala. Bunau-Varilla predijo una revolución en el Istmo, y, según él, «la expresión del presidente denotó profunda sorpresa».

«¿Una revolución? —murmuró Roosevelt (según el relato de Bunau-Varilla)—. ¿Sería posible?»

Bunau-Varilla afirmó más tarde que no preguntó a Roosevelt qué haría Estados Unidos en el caso de tal sublevación. Pero en la versión de Roosevelt, aportada de forma extraoficial diez años después, Bunau-Varilla preguntó a quemarropa si Estados Unidos impediría el desembarco de tropas colombianas; y añadió: «Supongo que usted no puede decirlo». A lo que Roosevelt replicó en lo esencial que así era. Todo lo que podía afirmar era que Colombia había perdido por su acción todo derecho a reclamar a Estados Unidos y que él no necesitaba en absoluto al Gobierno colombiano.

En una carta dirigida a Roosevelt, escrita solo unos cuantos meses después, que muy posiblemente fue solicitada, Loomis afirmaba: «No se dijo nada que de algún modo pudiera interpretarse como consejo, instigación, sugerencia o aliento con respecto a la iniciación de un movimiento revolucionario».

Sea como fuere, Bunau-Varilla abandonó el despacho del presidente convencido de que conocía la posición de Roosevelt, y este reconoció más tarde que si Bunau-Varilla no hubiera logrado captar lo que él, Roosevelt, intentaba hacer, es que no era muy brillante. «Por supuesto, no tengo ni idea de lo que Bunau-Varilla aconsejó a los revolucionarios —le diría Roosevelt a John Bigelow— […], pero sí sé que no tenía ninguna garantía ni por parte de Hay ni por la mía, o de cualquiera que estuviese autorizado para hablar en nuestro nombre. Él es un tipo muy capaz y su deber era descubrir lo que

pensaba que haría nuestro Gobierno. No tengo la menor duda de que era capaz de hacer una conjetura muy precisa y de aconsejar en consecuencia a su gente. De hecho, habría demostrado ser muy torpe si no hubiera sido capaz de hacer semejante conjetura.»

Sin embargo, Bigelow era uno de los que aún no estaban convencidos. Y sus observaciones privadas arrojan una luz muy diferente sobre la situación. Bunau-Varilla había ido a la finca rural de Bigelow de Highland Falls, a orillas del Hudson —su familia estaba hospedada con los Bigelow — inmediatamente después de ver al presidente, y por las conversaciones mantenidas el domingo 11, Bigelow entendió con toda claridad que se había informado a Roosevelt del plan revolucionario de Bunau-Varilla. Debe señalarse que Bigelow era un fiel admirador de Roosevelt y no compartiría después ninguno de los escrúpulos sobre el papel de Estados Unidos en el «asunto de Panamá», como Roosevelt lo llamaba. Lo siguiente está tomado del diario privado de Bigelow. Fue escrito a la semana de la conversación de Bunau-Varilla en la Casa Blanca:

> Bunau-Varilla llegó el domingo, había visto al presidente y al subsecretario de Estado; les explicó su proyecto para proceder con el canal ístmico sin mayores demoras […]. En resumen, consistía en llevar a cabo el alzamiento contra el Gobierno colombiano, declarar su independencia […] emitir una proclamación para tal efecto, adoptar la Constitución de Cuba al mismo tiempo, y otorgar poderes dictatoriales al presidente [Amador], quien es un viejo y fiel amigo de B.-V.; hacer que EE. UU. envíe navíos para proteger […] al nuevo Estado de cualquier hostilidad que pudiera dañarlo, etcétera, etcétera.

Pero, según Bunau-Varilla, no concibió su plan hasta que se encontró en el tren para volver a Nueva York desde Washington. No difería en lo fundamental del que Cromwell había esbozado para el *World* meses atrás, salvo en que Bunau-Varilla concedía a las cañoneras estadounidenses el papel decisivo. Sabía que tal plan funcionaría, señaló tiempo después, porque había visto su puesta en práctica durante la revolución de 1885. Pero en realidad no había sido así, pues ninguna fuerza estadounidense había evitado el desembarco de tropas colombianas en Panamá en 1885 o durante cualesquiera de los disturbios anteriores.

Bunau-Varilla se entrevistó con Amador en el Waldorf la noche del 30 y le dijo que no había necesidad de comprar lanchas cañoneras, explicándole

los motivos de forma muy general. Amador insistió en que seguía precisándose dinero para garantizar el apoyo de la guarnición colombiana en la ciudad de Panamá. Bunau-Varilla pensaba que 100.000 dólares serían suficientes y prometió proporcionar la cantidad de su propio bolsillo si era necesario. Amador seguía muy inquieto. Había pensado en cantidades mucho mayores; creía que debía haber un compromiso de alguien en Washington, algo más que la mera palabra del francés. Le disgustaba la idea de Bunau-Varilla de que la nueva república solo debía comprender la zona del canal y no todo el Istmo. Si él y sus amigos querían todo el Departamento de Panamá, deberían tomarlo más tarde, había afirmado Bunau-Varilla; una vez ratificado el tratado del canal, podrían obtener los diez millones de dólares autorizados por la Ley Spooner y podrían hacer todas las guerras que quisieran.

Se separaron «fríamente», pero lo primero que hizo Amador a la mañana siguiente fue regresar, pálido y ojeroso después de una noche sin dormir, para declarar que estaba dispuesto a hacer lo que Bunau-Varilla deseaba.

«Esto es lo que yo llamo un discurso sensato», respondió Bunau-Varilla. Al día siguiente partiría para Washington de nuevo. Mientras tanto, el doctor debería prepararse para zarpar hacia Panamá. Al regreso de Bunau-Varilla de Washington, le entregaría el programa de acción concreto.

Durante los días siguientes, antes de entrevistarse con John Hay, Bunau-Varilla preparó en su hotel de Washington todo lo que pensaba que Amador necesitaría: un equipo revolucionario ya preparado que incluyera una proclamación de independencia, un plan militar básico, un proyecto de defensa de Colón y de la ciudad de Panamá, el texto de una Constitución, y un código mediante el cual comunicarse con los rebeldes. El único elemento que faltaba por el momento era una bandera para la nueva república.

Las cosas empezaron a ir deprisa. El 15 de octubre, Cromwell, quien había permanecido a cubierto todo ese tiempo, se embarcó para Francia, eximiéndose así de cualquier posible relación con las actividades que se

estaban llevando a cabo en Washington o Nueva York. Como un gesto de despedida, en una carta dirigida a Roosevelt fechada el día 14, le informaba de que sus asociados en Nueva York quedarían a las órdenes presidenciales. «Nunca ha estado este problema de siglos tan cerca de una solución como en este momento —escribía Cromwell—, y si se deja pasar la oportunidad, es probable que se pierda para los siglos venideros.»

También el día 15 le llegó un despacho del Departamento de Marina al almirante Henry Glass, comandante en jefe del Escuadrón del Pacífico. En una semana a partir de esa fecha, el día 22, debería salir con sus barcos hacia Acapulco en un «viaje de prácticas». Más tarde se le enviarían nuevas instrucciones.

Al día siguiente, 16 de octubre, sirviéndole nuevamente Loomis de introductor, Bunau-Varilla se entrevistó con John Hay en la casa de este último, en Lafayette Square. La reunión tuvo lugar por la tarde y fue un enfrentamiento curioso y a la larga crucial.

Bunau-Varilla se había representado a Hay como un hombre frío y severo, un Bismarck estadounidense, según escribió más tarde; pero en su lugar se encontró con un hombre de «mente delicada y refinada», cuyas ideas «coincidían rigurosamente con las mías». Juntos deploraron «la ceguera» de Colombia. La situación terminaría, declaró el francés, en una revolución, y Hay estuvo de acuerdo en que por desgracia era la hipótesis más probable. «Pero no nos debe coger desprevenidos —dijo Hay—. Ya se han girado órdenes a las fuerzas navales del Pacífico para que zarpen hacia el Istmo.»

Para cualquiera que tuviera un interés personal en la revolución, esta era, como apreciaron ambos hombres, una importantísima información. Pero, al igual que en la conversación de Bunau-Varilla con el presidente, el tono siguió siendo de perfecta corrección. Bunau-Varilla no pareció haber acusado ninguna respuesta a la noticia, ni dado a Hay ninguna indicación sobre sus propias intenciones.

Lo que siguió fue más bien una larga digresión de Hay, una serie de comentarios aparentemente acerca de una novela que el secretario acababa de leer y que por casualidad tenía a mano. Le entregó el libro a Bunau-Varilla y le dijo que lo leyera en la primera oportunidad que tuviera. El

título era *Captain Macklin*, y el autor, el amigo de Hay, Richard Harding Davis. Bunau-Varilla escribiría que fue «el símbolo sutil, el santo y seña intercambiado entre el señor Hay y yo».

La historia, tal como brevemente se la contó Hay a Bunau-Varilla, trataba de un joven e idealista cadete de West Point, Royal Macklin, quien se embarca para Centroamérica (en un navío llamado *Panamá*) en busca de fortuna, después de haber sido expulsado de la Academia por una infracción leve a los reglamentos. Se encuentra con un antiguo oficial francés y juntos logran hacer una revolución en Honduras. En la obra se destaca el gusto habitual del autor por los combates épicos. En determinado momento, el héroe, un personaje muy semejante al autor, besa el relicario que le había dado su novia y así recobra su confianza y determinación. Pero también es un libro en el que el dirigente político local es una figura ridícula, la revolución es una «ópera cómica» y Centroamérica se presenta como una región de indecibles oportunidades si los hombres blancos tomaran el control.

«Conozco toda Centroamérica y es una región maravillosa», observa uno de los personajes, un estadounidense.

> No existe ni un fruto, ni un grano o planta que no se pueda sacar de allí con los simples dedos. Tiene grandes bosques, enormes pastizales y tesoros enterrados de plata, hierro y oro. Pero está maldecida con las más perezosas de las criaturas de Dios, y los hombres que la gobiernan son los más corruptos y los más viciosos […]. Son un insulto y una amenaza para la civilización, y ya es tiempo de que caigan y salgan y dejen campo para los mejores, o de que sean expulsados a patadas.

Sin embargo, el personaje más memorable del libro es el pirata francés, un caballero andante, quijotesco y honrado que lucha a la cabeza de los soldados centroamericanos, pero que es demasiado bueno para ellos. Para John Hay, según se lo expresó a Bunau-Varilla, el ambicioso joven Macklin y el oficial francés eran hermanos de espíritu, «que iban en busca de un ideal».

Según su propio relato, Bunau-Varilla salió de la entrevista en una especie de aturdimiento espiritual. Había encontrado «uno de los personajes más nobles que se me ha concedido conocer»; guardaría el recuerdo del señor Hay con «una admiración casi religiosa». ¿Quería decir que ellos

también iban «en busca de un ideal»? ¿Había encontrado Hay alguna semejanza entre el papel del francés en la epopeya de Panamá y en la novela? Sin duda, el secretario de Estado estadounidense trataba de decirle algo. «¿No deseaba expresarme simbólicamente que había entendido que la revolución que se preparaba para hacer triunfar la idea estaba tomando forma bajo mi dirección? […] Lo único que faltaba era que yo actuara.»

Esa misma tarde del 16 de octubre, dos oficiales del Ejército fueron recibidos en el despacho del presidente en la Casa Blanca para informarle sobre su misión confidencial en Panamá. El capitán Chauncey B. Humphrey era profesor de dibujo en West Point; el teniente Grayson M.-P. Murphy se había licenciado en la Academia el año anterior. Cualquiera de los dos podría haber sido elegido para personificar al capitán Macklin si se hubiera estado haciendo el reparto para una producción teatral.

Según lo que habían visto, explicaron los oficiales al presidente, podía esperarse una revolución en el Istmo en cualquier momento. Estaban llegando a Colón rifles y municiones de contrabando dentro de cajas de piano; en la ciudad de Panamá se había organizado hacía poco un cuerpo de bomberos con la intención de formar una unidad militar revolucionaria; un hombre llamado Arango era el cabecilla (dio la casualidad de que habían recogido mal el nombre de Arango), y la poca estima por el Gobierno de Bogotá parecía ser unánime entre los habitantes de Panamá.

Como el teniente Murphy expresaría después de forma confidencial, las perspectivas de una revolución rápida, limpia y potencialmente lucrativa les habían resultado tan seguras que habían pensado en renunciar a su misión de inmediato para «ayudar a su consumación». Su plan era acudir a J. P. Morgan para obtener el financiamiento necesario. Por llevar la revolución al éxito sus honorarios iban a ser de 100.000 dólares por cabeza, que pensaban que eran una parte justa de los diez millones de dólares que Estados Unidos iba a dedicar a Panamá.

Un informe escrito posterior confirma que su reconocimiento no había sido una misión fortuita o casual, pues incluye detalles tan vitales para una campaña militar como cuáles eran las mejores posiciones para la artillería a

fin de dominar Colón y la ciudad de Panamá, y el número estimado de mulas que podrían obtenerse en los remotos poblados del interior. Tampoco hay duda de que la palabra de estos hombres pesaría mucho para Roosevelt. Es probable que su relato fuera el primero sobre la situación de Panamá que le pareció fiable.

Sin embargo, la respuesta que vieron fue tal que abandonaron la Casa Blanca convencidos de que Estados Unidos no desempeñaría ningún papel en esa revolución. Les había admirado lo mucho que Roosevelt parecía conocer ya de la topografía del Istmo y otros detalles similares, pero su reacción inmediata fue descartar toda idea de entrevistarse con J. P. Morgan. «Se acabó nuestra revolución —dijo Murphy—. Me embarco para Filipinas.»

Philippe Bunau-Varilla estaba ahora en plena actividad. De la casa de Hay se había ido directamente a la estación, había tomado el primer tren a Nueva York, y durante la parada en Baltimore había enviado un cable en el que le decía a «Smith» que «Jones» esperaba verlo en el lugar acostumbrado a las 9.30 de la mañana. A la hora fijada, Amador llamó a la puerta de la habitación 1162 en el Waldorf, que, según Bunau-Varilla, merecía ser considerada «la cuna de la República de Panamá».

Pidió a Amador que se sentara. No había tiempo para entrar en detalles. Amador no tenía que cuestionar sus afirmaciones ni sus fuentes. Ahora podía asegurarle que tanto él como su junta serían protegidos por las fuerzas estadounidenses dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la proclamación de la nueva república. Solo se requería un compromiso previo. Deberían estar de acuerdo en confiarle a él, Philippe Bunau-Varilla, la representación diplomática de la nueva nación ante Washington. Debía ser él quien esbozara el tratado del canal con el secretario de Estado estadounidense.

Amador puso objeciones. Tener a un extranjero como su primer representante en el exterior sería una bofetada al orgullo panameño.

«Lo entiendo —respondió Bunau-Varilla—, pero una ley suprema debe dictar nuestra resolución. Ella nos ordena reunir todo elemento que pueda garantizar el éxito final. Una batalla decisiva se librará en Washington. Dejemos que la entable quien esté mejor equipado para obtener la victoria.»

Al día siguiente, 18 de octubre, esplendoroso domingo otoñal a orillas del río Hudson, Bunau-Varilla se dirigió por tren hacia el norte, nuevamente a la casa de John Bigelow en Highland Falls, junto a West Point. El lunes regresó con la apariencia de cualquier otro hombre de negocios, revitalizado por el aire y los paisajes del campo, pero trayendo en su portafolios una extraña «bandera de liberación» de seda que la señora Bunau-Varilla y Grace, la hija de Bigelow, habían bordado juntas, «en el mayor secreto», durante casi todo el domingo.

Amador se presentó de nuevo en la habitación 1162 para recibir las últimas instrucciones. Bunau-Varilla desplegó la bandera, que, según él mismo, «encontró perfecta». El diseño era muy semejante al de la bandera de Estados Unidos, con la diferencia de que las franjas blancas eran amarillas, y en lugar de las estrellas blancas había dos soles amarillos (que simbolizaban los dos continentes) unidos por una banda amarilla (por el canal). Como señalaría uno de los biógrafos de Roosevelt, hay cierta injusticia en el hecho de que este no supiera nada de estos últimos preparativos. Con su sentido del humor y su gusto por la aventura infantil, habría saboreado cada detalle.

Amador dijo que tardaría por lo menos quince días, después de llegar a Panamá, en tener todo preparado. Su barco se esperaba en Colón el día 27. Bunau-Varilla repuso que no podía esperar hasta entonces. Quería que la revolución estallase el día 3 de noviembre —día de elecciones en Estados Unidos—, lo cual le concedía a Amador exactamente siete días desde la llegada a su tierra. Si él y sus amigos no podían hacer lo que debían en ese lapso de tiempo, si la revolución no estallaba el día 3, tendrían que atenerse a sus propios recursos, y él no se responsabilizaría de las consecuencias.

Amador recibió todos los documentos que Bunau-Varilla había preparado, el código y la bandera, al día siguiente por la mañana, poco antes de que zarpara su barco. También se le entregó el texto del cable que debería mandar a Bunau-Varilla en el momento en que fuera proclamada la nueva república.

> El Gobierno acaba de ser formado por aclamación popular. Su autoridad se extiende desde Colón hasta la ciudad de Panamá, ambas inclusive. Le ruego que acepte la misión de Ministro Plenipotenciario, a fin de obtener el reconocimiento de la República y la

> firma del Tratado del Canal. Tiene usted plenos poderes para designar un banquero para la República en Nueva York y abrir un crédito para los gastos inmediatos de urgencia.

Una vez recibido este mensaje, y *solamente* a su recibo, enviaría a Amador los 100.000 dólares prometidos, y la protección militar ofrecida llegaría dentro de las siguientes cuarenta y ocho horas. Según Bunau-Varilla, Amador salió entonces del Waldorf, habiendo ratificado solemnemente su completo acuerdo con todas «las condiciones estipuladas».

Amador zarpó en el vapor *Yucatán*, el mismo barco que en otra ocasión había transportado a Theodore Roosevelt y a sus soldados de caballería a la Guerra de Cuba. Confió un paquete al sobrecargo, diciéndole que lo colocara en la caja fuerte del barco y que lo guardara con cuidado, pues era algo vital para el futuro de Panamá. El sobrecargo, el joven George Beers, era el hijo del capitán James Beers.

«El plan me parece bueno», había escrito Amador a su hijo, el médico militar, en una carta enviada poco antes de zarpar.

Para Bunau-Varilla, la semana que siguió fue interminable. Se ocupó de enviar cables a los bancos de París para conseguir un préstamo de 100.000 dólares, garantizado con sus valores personales, y concertó por cable la transferencia del dinero a un banco de Nueva York (Heidelbach, Ickelheimer & Company). Pero su preocupación principal era un posible movimiento de las tropas colombianas de Cartagena a Panamá, un cambio de suerte que si se producía demasiado pronto podría hacer fracasar todo. Consultaba los periódicos de Nueva York y el 26 de octubre leyó con «alegría indescriptible» una pequeña nota en la que se decía que aunque se esperaba que el general Tobar, comandante de las tropas colombianas en Cartagena, partiría pronto hacia el Istmo, no era probable que lo hiciera hasta noviembre.

El día 27, fecha en que el *Yucatán* era esperado en Colón, no hubo noticias de Amador. Tampoco las hubo el día 28. Pero la mañana del 29 Bunau-Varilla recibió el siguiente cable, firmado por «Smith»:

DESTINO NOTICIAS DESFAVORABLES PODEROSO TIGRE.
URGE VAPOR COLÓN.

La primera parte del mensaje estaba en el código de Bunau-Varilla y era perfectamente clara.

DESTINO: Este cable es para Bunau-Varilla
NOTICIAS: Llegada de tropas colombianas
DESFAVORABLES: Atlántico
PODEROSO: Cinco días
TIGRE: Más de 200

Aunque el resto —*Urge vapor Colón*— no se ajustaba al código preestablecido, Bunau-Varilla lo tomó en el sentido de *Envíe vapor Colón*.

Eran palabras enigmáticas e irritantes y no sabía cómo entender su significado. Pero entonces cayó en la cuenta de que Amador quería que le enviara a Colón un buque de guerra a solicitud suya. Le estaba pidiendo que demostrara a los demás de Panamá, es decir, al resto de la junta, que podía enviar al punto y exactamente lo que se necesitara. «No era información lo que se me transmitía; era una prueba a la que se me estaba sometiendo.»

De inmediato, el pequeño francés se vio presa de una gran agitación. Un buque estadounidense debía ser enviado a Colón en el acto; todo dependía de eso. Pero ¿cómo? «Si yo triunfaba en esta tarea, el canal estaba salvado. Si fracasaba, estaba perdido.» Decidió que podía pensar mejor a bordo de un tren, así que se apresuró a salir del Waldorf y a tomar nuevamente el camino de Washington.

Se entrevistó con Francis Loomis en su casa aquella misma tarde, y le dijo que guardara en la memoria la fecha del 3 de noviembre. Se repetiría cuanto había sucedido en Colón en 1885, afirmó, y sería una terrible vergüenza que no hubiera ningún barco estadounidense disponible, o que su comandante se comportara como lo había hecho el del *Galena* durante la sublevación de Prestan. Al parecer, Loomis expresó que no podía ni quería comprometerse. Pero a la mañana siguiente, mientras Bunau-Varilla paseaba por las inmediaciones de Lafayette Square, dudando si iría a visitar a Hay personalmente, se tropezó con Loomis, y esta vez le declaró con mucha formalidad que la situación reinante en Colón estaba sin duda

«cargada de peligro» y que sería «deplorable que se repitiera la catástrofe de 1885».

Según el relato posterior de Bunau-Varilla, fue todo lo que Loomis dijo. Sin embargo, el mensaje era claro: «Las palabras que he escuchado no podían tener más que una interpretación: “Ya ha sido enviado a Colón un crucero”».

Actuó en ese momento como el personaje de *Las minas del rey Salomón* que recuerda que es inminente un eclipse solar y dice a sus salvajes captores que va a mostrarles su poder apagando el sol. Ahora solo tenía que informar a Amador de que el buque estaba en camino, y su vista en el horizonte desde Colón tendría el efecto deseado.

Sin embargo, a mucha gente le iba a parecer esta explicación muy difícil de creer. Se aduciría que el francés no había ido a Washington para aclarar sus pensamientos ni para pasear ocioso por Lafayette Square, sino para pedir a Loomis que enviara un buque de inmediato, y que este le había asegurado a la mañana siguiente que el barco estaba en camino.

La respuesta dada a esta acusación es característica de Bunau-Varilla:

> Mi única réplica a tales críticas es que no tienen ni la menor idea de los métodos científicos.
>
> Construí toda esta sutil estructura diplomática como se construye un puente; esto es, calculando sus diversos elementos y no tratando de obtener información directa que hubiera sido imposible de conseguir.
>
> Las operaciones abstractas de trigonometría conducen a resultados más seguros que las mediciones físicas, cuando ambas operaciones son posibles, pero en la mayoría de los casos solo la trigonometría puede utilizarse. Yo he hecho diplomacia como si empleara la trigonometría.
>
> Sin duda alguna, este método le resultará incomprensible a muchas mentes.

Por los diarios neoyorquinos había tenido noticia de los movimientos de algunos navíos estadounidenses. El *Dixie* se hallaba camino de Guantánamo, según había informado pocos días antes *The New York Times*. El *Nashville* se encontraba en Kingston (Jamaica). Si se había destinado un barco a Colón, sería este, el único que se encontraba situado más cerca, pues sabía que había estado en Colón a principios de mes. Calculando que la velocidad del navío fuera de diez nudos, determinó que podría cubrir las quinientas millas de distancia que hay de Kingston a Colón en dos días.

Añadió después doce horas para los preparativos previos a la salida, lo que, calculaba, haría aparecer el navío sobre el horizonte de Colón en la mañana del 2 de noviembre.

Después de hablar con Loomis, tomó el tren matutino (a las once en punto) con destino a Nueva York, y de nuevo telegrafió a Amador desde Baltimore. El cable se envió poco después del mediodía del 30 de octubre. Descifrado, decía así:

DE ACUERDO LLEGARÁ DENTRO DE DOS DÍAS Y MEDIO.

En *The New York Times* entregado en su cuarto el domingo 1 de noviembre por la mañana, en la página 4, en el ángulo inferior derecho, Bunau-Varilla encontró una pequeña nota fechada en Kingston (Jamaica) el 31 de octubre:

> La lancha cañonera de Estados Unidos *Nashville* zarpó de aquí esta mañana con órdenes secretas. Se cree que su destino es Colombia.

13
UNA REVOLUCIÓN EXTRAORDINARIA

«Fue una revolución extraordinaria. Pienso que la más extraordinaria que he leído en la historia.»

Senador SHELBY M. CULLOM

I

La llegada de Manuel Amador a Colón no tuvo contratiempos. Según lo acordado previamente, ninguno de los restantes conspiradores lo estaba esperando cuando el barco atracó. Solo acudió a recibirlo Herbert G. Prescott, subdirector del ferrocarril de Panamá, quien subió a bordo con el capitán del puerto como algo rutinario para llevarse los papeles o documentos que Amador no quisiera que se encontraran en su poder. El doctor desembarcó como si tal cosa y a nadie le extrañó el hecho de que partiera con Prescott en el próximo tren que salió para la ciudad de Panamá. Si alguien hubiera registrado al doctor, le habría encontrado, enrollada alrededor de la cintura, una extraña bandera.

El problema comenzó esa misma tarde cuando presentó a los demás la bandera y el resto de los accesorios revolucionarios de Philippe Bunau-Varilla en una reunión secreta que se mantuvo en una casa de la Plaza de la Catedral, hogar de Federico Boyd. El informe de Amador provocó decepción o dura desaprobación. Las meras promesas de un francés desconocido no impresionaron a nadie. La idea de un movimiento

independentista que no incluyera el Istmo entero se consideró una necedad, pues varios de los presentes poseían extensas fincas fuera de la zona propuesta por el francés. Lo que se esperaba era que Amador hubiera regresado con un acuerdo efectivo firmado por John Hay o incluso por el mismo Roosevelt. A nadie le gustó la bandera, que se juzgó demasiado parecida a la de Estados Unidos.

Casi era medianoche cuando la reunión se disolvió, y el único acuerdo al que se llegó fue que se enviarían emisarios al interior para solicitar apoyo revolucionario. Amador se fue a casa completamente abatido.

Al día siguiente pareció que todo el juego estaba perdido. Tomás Arias, uno de los miembros de la junta más rico e influyente, fue a comunicar a Amador que se estaba arrepintiendo. «Tú eres un hombre viejo —dijo Arias —, Arango también lo es, y no les importa si los ahorcan. A mí no me gusta la idea de ser ahorcado.»

A las pocas horas, Amador se enteró por José de Obaldía, gobernador del Departamento de Panamá, de que una fuerza de tropas escogidas colombianas —un destacamento de tiradores— había salido de Barranquilla y se hallaba camino de Colón. Obaldía, otro de los terratenientes acaudalados, había sido designado gobernador por José Marroquín el verano anterior, y como se sabía que estaba a favor de la separación de Colombia en el caso de que el tratado del canal fracasara, su designación había causado una gran agitación en Bogotá. Pero no estaba implicado en la conspiración; solo era un simpatizante y amigo íntimo de Amador. De hecho, había pasado temporadas viviendo en su casa[14].

Amador decidió, en primer lugar, que había llegado demasiado lejos para echarse atrás y, en segundo lugar, que de momento no confiaría esta última información más que a Herbert Prescott, al que describiría como «un hombre del ferrocarril típico y muy enérgico, que jamás hacía las cosas a medias». Juntos decidieron «seguir adelante».

Esto fue el 28 de octubre. Al día siguiente, muy temprano, Amador hizo su jugada. Demostraría a los demás lo que podía lograrse diciendo la palabra esperada. El crucial telegrama «Destino noticias desfavorables poderoso tigre. Urge vapor Colón» fue enviado a Nueva York. Se concertaron entrevistas apresuradas con Porfirio Meléndez, un jefe de

policía intrépido muy metido en política y capataz a tiempo parcial del ferrocarril de Colón, quien aceptó comandar el levantamiento de la parte del Atlántico, y con el general Rubén Varón, comandante del *Padilla*, una de las dos lanchas cañoneras colombianas que se encontraba en la bahía de Panamá. Con la promesa de 35.000 dólares en plata, Varón accedió a entregar su barco a la junta en el momento en que se iniciara la revolución. Se fijó el levantamiento para el 4 de noviembre.

El domingo 1 de noviembre, Amador recibió la respuesta que esperaba de Nueva York, la cual «tuvo el efecto de dar nueva vida a los conspiradores». Tomás Arias recobró al instante su fe en el proyecto. El doctor Carlos Mendoza, dirigente de los liberales, y dos de sus prominentes compatriotas, Eusebio Morales y Juan Enríquez, aceptaron preparar un manifiesto apropiado y mejorar la declaración de independencia de Bunau-Varilla. Manuel, el hijo de Amador, diseñó una nueva bandera, que fue bordada por la señorita María Amelia de la Ossa, prometida del hermano de Herbert Prescott, quien era el telegrafista jefe del ferrocarril. La bandera se componía de cuatro rectángulos: el inferior izquierdo, azul; el superior derecho, rojo; el superior izquierdo, blanco con una estrella azul en el centro, y el inferior derecho, blanco con una estrella roja en el centro. Y de inmediato la copiaron otras damas, entre las que se encontraban la señora Amador y su hija Elmira (quien estaba casada con el sobrino de Felix Ehrman, vicecónsul de Estados Unidos) y varios miembros de las familias Arango y Arosemena.

Incluso J. Gabriel Duque prestó su apoyo incondicional, prometiendo que podría contarse con la brigada de bomberos de la ciudad, de la cual era jefe y patrocinador principal —alrededor de doscientos hombres—, llegado el momento.

Ninguno de los que pertenecían al llamado círculo secreto, ni siquiera Arango, sabían todavía que las tropas colombianas se hallaban en camino. Solo lo sabían Amador, puede que su mujer, Herbert Prescott y, desde hacía muy poco, el coronel James Shaler, director del ferrocarril. Tuvo que incluirse a Shaler porque el ferrocarril no solo era el único medio de transportar hombres desde Colón (donde desembarcarían) hasta la ciudad de

Panamá (donde iba a iniciarse la revolución), sino que contaba con el único sistema telefónico y telegráfico entre Colón y la ciudad de Panamá.

Tan pronto como Amador lo puso al corriente de la situación, Prescott fue a Colón para entrevistarse con Shaler, y con su consentimiento sacó de los depósitos todo el material rodante disponible, todos los vagones que pudieran utilizarse para transportar tropas, y lo llevó al término de la línea en la ciudad de Panamá. Como de inmediato comprendieron estos dos hombres, el ferrocarril era la clave. Shaler permaneció donde estaba; Prescott regresó a la ciudad de Panamá para «esperar hasta que algo sucediera».

Así estaban las cosas el lunes 2 de noviembre, cuando el *Nashville* apareció en el horizonte.

El cable urgente al comandante Hubbard del *Nashville*, un texto clasificado como secreto y confidencial, había sido enviado el 30 de octubre, el día del encuentro casual de Philippe Bunau-Varilla con el subsecretario Loomis en Lafayette Square. El *Nashville* tenía que zarpar de inmediato hacia Colón; Hubbard iba a telegrafiar en clave la situación, una vez que hubiera consultado con el cónsul de Estados Unidos; e iba a mantener en secreto su destino. Nada se dijo de que se esperara una revolución en el Istmo o de que hubiera que tomar parte en tal suceso. Así pues, a Hubbard y a su tripulación el hecho de zarpar de Kingston les pareció algo relativamente rutinario. La larga lancha cañonera blanca de dos chimeneas había visitado el puerto de Colón en otras ocasiones y en fecha tan reciente como hacía dos semanas.

El arribo del barco a Colón tampoco fue motivo de particular alarma para los colombianos o los oficiales locales, que no sabían nada de lo que se preparaba. Lo único que les sorprendió fue que el barco hubiese regresado tan pronto.

Sin embargo, para los conspiradores compañeros de Amador fue un momento decisivo largamente esperado, el signo irrefutable de que Estados Unidos estaba dispuesto a garantizar su triunfo y de que el francés de Amador era de verdad su mensajero. «Acabo de telegrafiarle que el

Nashville ha sido avistado», escribió James Shaler en una breve nota a Prescott, alrededor de las cuatro de la tarde del 2 de noviembre. «Esto, supongo, resuelve la situación.»

El barco ancló en el puerto a las 5.30, es decir, solo ocho horas después de lo que Bunau-Varilla había especificado. Hubbard bajó a tierra y encontró que «todo en el Istmo estaba en paz». Pero también habló con Shaler, y no hay razón para pensar que este le ocultara algo. De modo que Hubbard, sin duda alguna, se dio cuenta exacta de cuál era la situación cuando la cañonera colombiana arribó al puerto a continuación.

Según el cuaderno de bitácora de Hubbard, el *Cartagena* llegó cerca de la medianoche, con todas las luces apagadas. No se sabe si alguien se encontraba de servicio en las oficinas del ferrocarril a esas horas o pudo determinar qué barco era, ni qué mensaje enviaría Shaler a la ciudad de Panamá, si es que envió alguno. Pero al amanecer del 3 de noviembre Hubbard se dirigió en un bote hacia la embarcación colombiana, subió a bordo y el general Juan Tobar le informó de que el navío transportaba cerca de quinientos soldados que él tenía la intención de desembarcar de inmediato.

Hubbard no protestó, pese a lo que sabía. No tenía órdenes de impedir tal desembarco y no había señal alguna de disturbios que pudieran justificar su intervención.

La noticia del desembarco se comunicó de inmediato por teléfono a la ciudad de Panamá, y fue una revelación aplastante para los conspiradores, a los que se había mantenido en la ignorancia durante todo ese tiempo. De por sí, el anuncio de que un barco de guerra colombiano se encontraba en Colón habría tenido un efecto devastador, pero mucho peor era saber que la nave estadounidense no había hecho ningún movimiento para evitar que las tropas colombianas —y con ellas seguramente un pelotón de fusilamiento— desembarcaran. Todas las bravatas provocadas por el arribo del *Nashville* esa tarde desaparecieron en un instante. Los conspiradores se sintieron víctimas de una diabólica traición yanqui. Incluso Amador, según se dice, comenzó a tener dudas, y habría suspendido todo al amanecer del día 3 si no hubiera sido por el imponente Arango, quien declaró que estaba dispuesto a permanecer fiel a su antiguo amigo, y por la señora Amador,

una mujer «de valor y brío» (como la describiría William Howard Taft), que era mucho más joven que su marido y declaró que era tiempo de proseguir la lucha, con soldados o sin soldados.

Se improvisó con prisas un plan, una estratagema muy hábil que también parece haber sido inspirada por la señora Amador, y rápidamente se comunicaron los detalles por teléfono al coronel Shaler, a quien se había escogido para ponerle el cascabel al gato.

El coronel James Shaler era un hombre de setenta y siete años, mayor aún que Amador, y estaba considerado uno de los estadounidenses más importantes y populares en el Istmo. Un reportero neoyorquino que lo entrevistó pocos meses antes advirtió que «la impronta de su personalidad» podía sentirse en todas partes. En una región donde la mayoría de las personas eran de baja o mediana estatura, piel tostada y cabello negro, Shaler era alto y delgado, y llamaba especialmente la atención por su enorme bigote blanco y su tupida cabellera de pelo muy blanco. En una sociedad donde las familias prolíficas eran muy estimadas, él era soltero, un hombre tranquilo de pausados placeres contemplativos (los libros, el billar). Pero adoraba abiertamente a Panamá, y tanto su vitalidad física como mental desmentían las tradicionales patrañas de la apatía engendrada por una estancia permanente en ese clima. Para la junta se volvió súbitamente indispensable. Como muchos reconocerían después, sin él no habría habido una República de Panamá independiente.

El general Tobar y el batallón de tiradores (más una docena aproximada de esposas de los soldados) desembarcaron en el antiguo muelle del ferrocarril de Panamá. Tobar y sus ayudantes descendieron «deslumbrantes con sus primorosos uniformes y portando todas las armas que les era permitido llevar a los oficiales». Los estaban recibiendo con la cortesía acostumbrada varias de las autoridades locales, cuando Shaler salió de las oficinas del ferrocarril y se aproximó a ellos. Se presentó a sí mismo, dio la bienvenida a los oficiales y con toda calma les recomendó que partieran de inmediato a la ciudad de Panamá en un tren especial, compuesto por una locomotora y un solo vagón, que se había preparado para su comodidad a

petición personal del gobernador Obaldía. Las tropas no podrían ser trasladadas de momento debido a una escasez temporal de equipo, explicó, pero los seguirían en un breve lapso de tiempo. Tobar dudó; Shaler insistió, diciendo que no había ninguna razón para que permanecieran ni un minuto más en ese calor asesino.

«Yo señalé —explicó Tobar después en su defensa— que era necesario que tomara las medidas oportunas para el desembarco de las tropas [… pero] como él seguía insistiendo en su empeño y yo pude convencerme, y así me lo aseguró el propio prefecto, de que las tropas nos seguirían en un tren especial, no encontré una razón justificable para persistir en mi negativa.»

El joven coronel Eliseo Torres fue elegido para que se quedara al mando del batallón. Pero cuando Tobar y sus asistentes —quince hombres en total — se estaban instalando cómodamente en su vagón especial, el segundo de Tobar, el general Ramón Amaya, empezó a sospechar algo y dijo que debía bajarse enseguida. Tobar se opuso, alegando que sería impropio que no llegaran juntos a la ciudad de Panamá. El asunto se resolvió cuando Shaler avanzó con tranquilidad hacia la parte trasera del vagón, tiró del cordón de señales y saltó fuera del tren. Sonreía abiertamente y saludaba con la mano mientras el tren se alejaba.

La oficina del ferrocarril se convirtió entonces en una especie de puesto de mando. Shaler telefoneó a Prescott y le dijo que esperara a los generales alrededor de las once. Él haría todo lo posible para mantener las tropas en Colón, pero no sabía cuánto tiempo pasaría antes de que empezaran a sospechar y decidieran resolver por sí mismos el asunto.

Entre las 10.30 y las 11, el comandante Hubbard apareció en la oficina deseoso de conocer la situación, pues acababa de recibir de Washington un cable muy importante. Ahora sus órdenes específicas y secretas —órdenes que le habían enviado el día anterior, 2 de noviembre— eran evitar el desembarco de las tropas colombianas. El cable, un documento de particular interés con el transcurso del tiempo, decía lo siguiente:

NASHVILLE, PROTEJA CÓNSUL ESTADOUNIDENSE, COLÓN:
SECRETO Y CONFIDENCIAL. MANTENGA TRÁNSITO LIBRE E ININTERRUMPIDO. SI HAY AMENAZA DE INTERRUPCIÓN POR FUERZA

ARMADA, OCUPE LA LÍNEA DEL FERROCARRIL. EVITE DESEMBARCO DE CUALQUIER FUERZA ARMADA CON INTENCIONES HOSTILES, GUBERNAMENTAL O INSURGENTE, EN COLÓN, PUERTO BELLO U OTRO PUNTO. ENVÍE COPIA DE INSTRUCCIONES AL OFICIAL MÁS ANTIGUO PRESENTE EN PANAMÁ AL ARRIBO DEL *BOSTON*. ENVIADA COPIA DE INSTRUCCIONES Y TELEGRAFIADO AL *DIXIE* PARA QUE SE DIRIJA CON TODA LA PRONTITUD POSIBLE DE KINGSTON A COLÓN. SE INFORMA FUERZA GUBERNAMENTAL APROXIMÁNDOSE A COLÓN EN BARCOS. EVITE SU DESEMBARCO SI A SU JUICIO PRECIPITARÍA UN CONFLICTO. SE PIDE ACUSE DE RECIBO.

DARLING, SECRETARIO EN FUNCIONES

Shaler le contó a Hubbard lo que había hecho con los generales, y este se marchó para enviar un cable de respuesta a Washington. Las tropas colombianas ya han desembarcado, informó; sin embargo, no se ha declarado la revolución (Washington no había dicho nada de una revolución) y no ha habido disturbios. «La situación es sumamente crítica si los dirigentes revolucionarios actúan.»

Hubbard estaba manteniendo un cuidado escrupuloso. No se haría nada sin instrucciones específicas de Washington. Era muy evidente que Shaler había decidido «actuar», que las cosas también se estaban moviendo rápidamente en el otro lado del Istmo. De hecho, es probable que Hubbard estuviera presente cuando Porfirio Meléndez entró en la oficina, y Shaler y Meléndez empezaron a urdir un plan por si los soldados exigían un tren a punta de pistola. El plan, como detalló más tarde Shaler, consistía en colocar todos los rifles y las municiones en el vagón trasero. Cuando el tren llegara a Lion Hill, uno de los hombres de Meléndez quitaría el pasador de enganche trasero y dejaría las armas perdidas en la selva. Después el maquinista llevaría el tren a todo vapor a Culebra, donde abandonaría la máquina y dejaría a los soldados desarmados y desamparados para que caminaran en la dirección que quisiesen.

Para informar a los que estaban en la ciudad de Panamá de este proyecto y de un plan para apoderarse del *Cartagena*, se decidió preparar un tren no previsto y enviar en él a la hija de Meléndez. Aminta Meléndez, una muchacha de dieciocho años, menuda y agradable, que aparentaba mucha menos edad, hizo el viaje como se le pidió, un acto de considerable valentía al que más adelante restaría importancia con modestia. No fue detenida ni

interrogada por nadie. Simplemente, fue a buscar a Arango, a quien su padre consideraba el verdadero dirigente del movimiento, y entregó el mensaje. Sin embargo, las cosas se sucedieron de tal manera que la información no tuvo ningún efecto, ni fue necesario poner en práctica ningún plan. Pero Aminta Meléndez y su «viaje» se convertirían en un elemento esencial de la historia de la revolución. En una de las versiones favoritas, se la describiría viajando en la cabina con el maquinista, cuando en realidad fue cómodamente sentada en un vagón.

Mientras tanto, se estaba preparando la trampa para Tobar y Amaya. Tan pronto como Herbert Prescott recibió el mensaje de Shaler de que los generales iban de camino hacia Panamá, se dirigió a la casa de Amador y le dijo que tendría que ser «ahora o nunca». Era necesario pensar con rapidez, puesto que solo contaban con dos horas para disponer las cosas. Por lo que había asimilado durante su viaje a Nueva York, Amador estaba convencido también de que un derramamiento de sangre excesivo pondría en peligro a su causa de perder las simpatías estadounidenses. Se decidió que la revolución estallaría esa misma tarde.

Amador pidió de inmediato su carruaje y se dirigió al cuartel de Chiriquí, las barracas de la guarnición colombiana, una gran construcción de estacas cerca del malecón, cuya fachada daba a la plaza Chiriquí. Estaba al mando de la guarnición el general Esteban Huertas, un hombre pequeño, de facciones agradables, impecable, joven y, como Amador sabía bien, muy ambicioso. Según los recuerdos de uno de los hombres de Huertas que se encontraba por allí cerca, cuando este recibió al doctor de cabellos blancos, Amador dijo que él estaba viejo y cansado, pero que Panamá y el general tenían un gran futuro por delante.

«Si usted quiere ayudarnos, alcanzaremos la inmortalidad en la historia de la nueva república. Un barco estadounidense ha llegado y otros se encuentran en camino —añadió Amador—. Usted y su batallón no pueden hacer nada contra la fuerza superior de los cruceros, que tienen sus órdenes. Elija: aquí, gloria y riquezas; en Bogotá, miseria e ingratitud.»

Se dice que Huertas permaneció «impasible» por un momento; luego extendió la mano: «Acepto».

Pero puesto que esta parece haber sido la única vez que los dos hombres se reunieron más o menos en privado aquella mañana, debió de haberse llegado también a un acuerdo sobre las sumas que Huertas y sus hombres iban a recibir por su participación, a menos que el asunto se hubiera arreglado en secreto durante los días anteriores, lo que es muy posible. En cualquier caso, el pago a los soldados iba a ser de 50 dólares por hombre, mientras que Huertas iba a ser recompensado por su fervor revolucionario con 65.000 dólares, una verdadera fortuna en Panamá en el año 1903.

A las 11.30 el tren llegó a la estación, y Tobar, Amaya y sus asistentes descendieron y se encontraron con una sorprendente bienvenida. El gobernador Obaldía estaba allí, acompañado de todo su séquito oficial: el general Francisco Castro, comandante militar de Panamá, con sus asistentes; Ehrman, vicecónsul de Estados Unidos, quien también era director del importante banco Ehrman en la ciudad de Panamá; y Huertas con sus tropas, formadas en la pequeña plaza polvorienta frente a la estación. Hubo muchos saludos y muchos vítores. Obaldía se deshizo en melosas palabras de bienvenida, y había una fila de elegantes carruajes esperando.

«No hubo nada —explicó Tobar más tarde— que no demostrara la mayor cordialidad y no me diera la seguridad más completa de que la paz reinaba en todo el departamento.»

A esto siguió un almuerzo ofrecido en la casa del gobernador. Pero como avanzaba la tarde y no había señales de su tropa, crecieron las sospechas de Tobar y acabó exigiendo que lo llevaran al cuartel, donde al punto tomó el mando. Un oficial le confió que por la ciudad corrían rumores de un levantamiento; y una enigmática nota de un ciudadano prominente le advirtió que no confiara en nadie.

Hacia las dos de la tarde, el inquieto general envió a varios de sus asistentes para informar a Obaldía de estos rumores y solicitar que ordenara el envío inmediato de las tropas desde Colón. Los asistentes regresaron diciendo que el gobernador les había asegurado que se ocuparía de todo.

Aparentemente satisfecho con la respuesta, Tobar y algunos de sus oficiales se dirigieron hacia las barracas, donde pasó revista a las tropas locales con Huertas y su comitiva. El malecón estaba al lado y Tobar le mostró a Huertas dónde quería que se apostaran los mejores tiradores para dominar las calles que venían del puerto a la Plaza de la Catedral.

Durante todo ese tiempo, Amador había estado muy ocupado terminando los preparativos. Se había reunido con Arango, quien iba a decir a Carlos Mendoza que tuviera lista la declaración de independencia. Se había entrevistado con J. Gabriel Duque para comunicarle que el levantamiento tendría lugar a las cinco; que la brigada de bomberos debería estar en la Plaza de la Catedral, preparada para marchar sobre las barracas. Se había encontrado con Huertas en una esquina cerca de la plaza, poco antes de que Tobar fuera a las barracas, y había escuchado con bastante impaciencia sus argumentos en favor de un plan diferente (Huertas quería dar el golpe durante el concierto que por la noche ofrecería la orquesta, lo que haría más fácil capturar a los generales por separado).

Tobar y Huertas estaban todavía en el malecón cuando se presentó un secretario del gobernador Obaldía para decirle a Tobar que por desgracia el director del ferrocarril, el coronel Shaler, estaba poniendo obstáculos en el camino. No se podría movilizar las tropas, había insistido Shaler, hasta que pagaran sus billetes completos en efectivo; era una de las reglas de la compañía. Tobar le dijo al enviado que regresara a informar a Obaldía que él estaba dispuesto a pagar y que las tropas fueran despachadas de inmediato[15].

Llegaron informes a las barracas de que la situación se les estaba yendo de las manos por todas partes de la ciudad. El jefe de la Tesorería de Panamá, Eduardo de la Guardia, llegó para informar a los generales de que era inminente un levantamiento y que Obaldía no haría nada para reprimirlo. En ese momento eran cerca de las cuatro y media de la tarde.

Alrededor de las cinco, mientras Tobar, sus oficiales y Huertas se hallaban sentados en un banco conferenciando fuera de las barracas, cerca de la puerta que daba al malecón, informaron a Tobar de que una

muchedumbre había empezado a reunirse frente al edificio. El general Amaya salió y regresó para confirmarlo. Huertas preguntó si no era el momento de ordenar que saliera la primera patrulla. Tobar asintió y Huertas entró en el edificio con la disculpa de que iba a quitarse el frac, seguido por el general Castro.

Cuando salió una compañía de soldados con las bayonetas caladas, los generales seguían sentados en el mismo lugar. Los soldados giraron a la derecha de la puerta del malecón, como para pasar frente a los generales, pero luego, de improviso, se abrieron en dos filas, una por delante de los hombres sentados y otra por detrás. A una orden, los soldados se detuvieron y viraron, con las bayonetas dirigidas hacia los asombrados generales.

—Generales, son ustedes mis prisioneros —dijo el oficial que iba al mando, un joven capitán llamado Salazar.

—Yo soy el comandante en jefe —declaró Tobar.

—Usted y sus asistentes —respondió Salazar.

—¿Por órdenes de quién?

—Del general Huertas.

Tobar arremetió contra el soldado más próximo en un esfuerzo por escapar, pero al instante fue rodeado por las bayonetas. Apeló a Salazar, rogándole que no fuera un traidor. Exhortó a los centinelas apostados a lo largo del muro, a los restantes soldados, a que acudieran en defensa de su país, pero todo fue en vano. Ni él ni ninguno de sus compañeros habían intentado desenvainar la espada o sacar la pistola.

Desarmados, fueron sacados por la puerta del malecón, en medio de una multitud de varios miles de personas. En la Plaza de la Catedral y por la Avenida Central hasta la cárcel, donde fueron conducidos, la multitud iba gritando: «¡Viva Huertas! ¡Viva Amador! ¡Viva el Istmo libre!». Y los que estaban armados empezaron a disparar al aire.

Pocos minutos después de que los generales fueran encarcelados, cuando el reloj de pared de la oficina del ferrocarril señalaba las 17.49, Herbert Prescott se puso al teléfono para informar a Shaler y a Meléndez. Era «la hora de la libertad».

Amador ordenó que Obaldía fuera puesto bajo custodia —por pura formalidad— y luego fue a ver al vicecónsul estadounidense, Felix Ehrman,

quien dictó un cable para Washington:

> EL LEVANTAMIENTO OCURRIÓ ESTA NOCHE A LAS SEIS; NO HUBO DERRAMAMIENTO DE SANGRE, OFICIALES DEL EJÉRCITO Y LA MARINA TOMADOS PRISIONEROS, GOBIERNO SE ORGANIZARÁ ESTA NOCHE; CONSTARÁ TRES CÓNSULES, TAMBIÉN GABINETE. SOLDADOS CAMBIADOS. SE SUPONE MISMO MOVIMIENTO SE EFECTUARÁ EN COLÓN. PREVALECE ORDEN. SITUACIÓN SERIA. CUATROCIENTOS SOLDADOS DESEMBARCADOS HOY, BARRANQUILLA.

Inmediatamente después, Amador, Ehrman, Arango, Federico Boyd y Tomás Arias se dirigieron a la Plaza de la Catedral para ser aclamados por la multitud.

Al anochecer, mientras el consejo municipal se reunía para reconocer formalmente a la junta, la lancha cañonera colombiana *Bogotá* abrió fuego y arrojó cinco o seis granadas a la ciudad, que mataron a un hombre —un tendero chino que estaba dormido en su cama— y un burro. Fueron las únicas bajas del día. Cuando una batería costera respondió, el barco se ocultó detrás de una isla en la bahía y no se supo más de él. El *Padilla*, entre tanto, se mantuvo en completo silencio.

Así pues, al anochecer solo quedaba el problema de las tropas en Colón.

II

La madrugada del 4 de noviembre el comandante Hubbard, del *Nashville*, ordenó al director Shaler que prohibiera el movimiento de «tropas de cualquier partido [colombianas o insurgentes] en cualquier dirección utilizando su ferrocarril». Así pues, cuando el joven coronel colombiano Eliseo Torres, que se había quedado al mando de las tropas, se presentó de nuevo en las oficinas de Shaler esa misma mañana para reanudar sus esfuerzos a fin de obtener el transporte de sus hombres, Shaler se limitó a decirle que estaba atado de pies y manos. Las tropas y las mujeres que las acompañaban estaban acampadas en la calle y eran objeto de gran curiosidad. No había habido fricción con el populacho ni el menor signo de altercados. Y Torres, al carecer de medios para comunicarse con la

ciudad de Panamá, no sabía nada de lo que había sucedido allí el día anterior y todavía no se había percatado de la gravedad de su propia situación.

No lo supo hasta mediodía a través de Porfirio Meléndez, quien, después de entrevistarse con Shaler, escoltó a Torres por la calle del Frente hasta el bar del hotel Astor. Mientras tomaban una copa, Meléndez explicó lo que había sucedido a los generales, advirtió al joven oficial que venía en camino más ayuda estadounidense y le ofreció una generosa paga en efectivo si tenía la sensatez de ordenar a sus hombres que regresaran al *Cartagena* y zarpaban tranquilamente.

La respuesta del joven oficial fue explosiva. «Montó en cólera» y, como Pedro Prestan, anunció que quemaría la ciudad y mataría a todos los estadounidenses que había en ella, a menos que los generales fueran puestos en libertad a las dos de esa misma tarde.

Las dos horas siguientes fueron extremadamente críticas.

Hubbard había hecho subir a bordo de un vapor alemán que se encontraba en el puerto y en otro barco que pertenecía a la compañía del ferrocarril a todas las mujeres y niños estadounidenses. Reunió a los hombres dentro del almacén de piedra del ferrocarril y envió a tierra un destacamento de cuarenta marineros con un suministro extra de armas. Autorizado para entrar en acción, el *Nashville* levó anclas y se acercó a la costa, con sus cañones apuntados al muelle del ferrocarril y al *Cartagena*, que, para sorpresa de todos, se puso en movimiento y se marchó a toda velocidad.

Los colombianos habían rodeado el edificio del ferrocarril casi de inmediato con el propósito, por lo menos según la opinión de Hubbard, de desencadenar un ataque. La situación se acercaba a la catástrofe. Sin embargo, pese a la gran tensión que reinaba en ambas partes, no hubo disparos, y, hacia las 15.13, Torres entró en el edificio rodeado de barricadas y le dijo a Hubbard que estaba «bien dispuesto hacia los estadounidenses» y solo deseaba ponerse en contacto con el general Tobar para saber qué era lo que tenía que hacer. Propuso retirarse con sus tropas a la Colina del Mono, que Hubbard y sus fuerzas regresaran al *Nashville* y

que a él se le permitiera enviar a un emisario a Tobar para explicarle la gravedad de la situación y que le trajera su respuesta.

Después de una apresurada conversación con Shaler, Meléndez y el cónsul estadounidense en Colón, un hombre llamado Oscar Malmros, a quienes había impresionado Torres, y convencidos de su «buena fe», Hubbard aceptó la proposición. Se eligieron dos emisarios, uno de los hombres de Torres y un policía local. De inmediato, Shaler puso a su disposición un tren especial e hizo una llamada a la ciudad de Panamá para comunicar lo que había sucedido.

De esta forma se había evitado una confrontación violenta por el momento. Muchas personas habían salvado su vida. Sin embargo, con la partida del *Cartagena*, el problema de la evacuación de Torres y sus tropas se había complicado, y su posible y rápida salida de Colón —y de todo el Istmo— era de capital importancia para el triunfo de la revolución. Porque mientras las fuerzas leales permanecieran donde se encontraban, la reclamación de Bogotá de la soberanía *de facto* sobre Panamá era tan válida como la de la junta. Además, el coronel Torres se hallaba en una posición comparativamente fuerte. Ninguna fuerza insurgente se había presentado aún en Colón, y si el comandante estadounidense mantenía su propia orden de que ni las fuerzas leales ni las insurgentes fueran transportadas en ferrocarril, no podía traerse ninguna fuerza rebelde de la ciudad de Panamá para hacerle frente. Con cerca de quinientos soldados veteranos bien armados a sus órdenes, era un contingente que había que tomar en consideración y que, sin duda, podía arrasar Colón, como había amenazado, y gran parte del ferrocarril y sus propiedades. Pero lo más importante, como escribió en una nota para Tobar, era que él y sus hombres estaban plenamente dispuestos a «resistir cualquier ataque antes que convertirse en traidores».

Torres era, en efecto, la carta de triunfo, y todo dependía de lo que Tobar respondiera.

En la ciudad de Panamá se decidió que un llamamiento personal hecho por Amador (*El Presidente*, como ya lo llamaba la multitud) podría resolver

el problema. Ese día en la ciudad de Panamá había sido muy diferente al transcurrido en Colón. La junta estaba funcionando bien; toda la ciudad estaba de celebraciones; la nueva bandera había sido izada en el palacio de Gobierno y en la Plaza de la Catedral. «El mundo está asombrado de nuestro heroísmo —había dicho Amador a las tropas que estaban en las barracas esa mañana—. Ayer éramos esclavos de Colombia y hoy somos libres […] el presidente Roosevelt ha cumplido su promesa. ¡Viva el presidente Roosevelt! ¡Viva el Gobierno estadounidense!» Él y Huertas estaban de pie junto a ocho cajones de madera llenos de plata colombiana entregada por el banco Ehrman para las tropas. (Huertas y sus oficiales, como se les informó en privado, recibirían su parte dentro de cinco días, en cheques girados sobre otro banco local, el Isaac Brandon & Brothers.) «¡Tenemos el dinero! ¡Somos libres!», exclamó Huertas, quien fue levantado en una silla y llevado en triunfo por las calles al frente de una enorme multitud. Cuando el desfile llegó a la plaza, se desató un súbito aguacero, y todos los que pudieron se agolparon en el hotel Central, donde durante otra hora de júbilo se derramaron botellas de champán sobre la cabeza de Huertas.

Amador llegó a la comisaría de policía cerca de las cinco, una media hora antes de que aparecieran los emisarios de Colón. Habló primero con Amaya y luego con Tobar, y su planteamiento fue el mismo con los dos: no tenía sentido que siguieran resistiendo, puesto que Estados Unidos estaba en el asunto. «Tiene usted que entender que los que hemos iniciado este movimiento no estamos locos», dijo a Amaya, al que conocía desde hacía años. Estaban sentados en el cuarto de la guardia solos. «Nos dimos perfecta cuenta de que en ningún caso podríamos oponernos a todo el resto de la nación y, en consecuencia, tuvimos que recurrir a medios que, aunque penosos, eran indispensables. Estados Unidos participa plenamente en este movimiento […] y nuestra independencia está garantizada por ese coloso.»

Con Tobar había sido más explícito, diciéndole que el plan había sido aprobado por Washington y que Estados Unidos ya había proporcionado 250.000 dólares para hacer frente a los gastos del establecimiento de una nueva república, lo cual era completamente falso.

Los generales se negaron a doblegarse. «Yo le respondí al señor Amador —explicaría Tobar más adelante— que no tomaría en cuenta lo que acababa de decirme, puesto que mi deber y el deber del ejército que yo tenía a mis órdenes era suficientemente claro y que, en consecuencia, ninguna fuerza humana podría arrancarme la orden que él deseaba.»

No tuvo nada diferente que decir a la mañana siguiente, 5 de noviembre, cuando se le informó desde Colón que Torres y sus hombres habían regresado de la Colina del Mono al pueblo alegando que los mosquitos los habían hecho salir de allí, que Hubbard había vuelto a desembarcar sus fuerzas y que, por lo tanto, la situación era tan grave como antes.

Se convocaron reuniones urgentes en ambas partes del Istmo. Shaler llamó por teléfono a Prescott cinco o seis veces. Luego, alrededor de las cinco, a Tobar, a Amaya y a los restantes oficiales colombianos se les dijo que estuvieran preparados para partir a la estación del ferrocarril. Se había decidido volverlos a llevar a Colón.

Salieron de la cárcel custodiados por una numerosa y bien armada escolta. Pero en la estación Herbert Prescott se negó a que Tobar subiera al tren hasta que diera su palabra de que no intentaría escapar. Hubo un gran altercado. Prescott insistió en que Tobar debería ir como prisionero voluntario, puesto que las órdenes del Gobierno estadounidense prohibían el transporte de soldados que lo vigilaran.

Tobar, por desgracia para él, mantuvo su dignidad. Como oficial no podía dar semejante garantía; podían trasladarlo como un prisionero de hecho, dijo, o devolverlo a la prisión. La discusión se prolongaba e iba pasando el tiempo. Prescott llamó a Shaler por teléfono para preguntarle qué hacía. El comandante Hubbard, quien se encontraba en la oficina de Colón en ese momento, expresó a Shaler que le dijera a Prescott que pusiera a los generales bajo la custodia de una escolta de civiles armados y que se los enviara.

Y así iba a hacerse; los generales ya se encontraban sentados en el tren cuando Shaler llamó de nuevo con voz muy excitada. Él y Porfirio Meléndez habían logrado que el coronel Torres accediera a embarcarse en el *Orinoco*, un vapor del Royal Mail que había llegado el día anterior. El precio, le dijo Shaler a Prescott, sería 8.000 dólares. Prescott solo tenía que

obtener el dinero de la junta, y él, Shaler, le pagaría a Torres de la caja fuerte del ferrocarril, y las tropas podrían comenzar su evacuación inmediata.

Prescott ordenó a uno de los otros que vigilara a los generales hasta que él regresara; salió de la estación y tomó un carruaje hacia la Plaza de la Catedral, donde encontró a Amador, Boyd y Arango. El único dinero disponible, afirmaron los tres, ya se le había entregado a las tropas de Huertas, pero el banco Brandon prestaría lo que fuera necesario. No queriendo perder ni un minuto más de tiempo, Prescott corrió al teléfono para llamar a Shaler y le comunicó que ya tenía el dinero. Quince minutos más tarde, Shaler respondió por la misma vía que las tropas colombianas estaban en ese momento empezando a abordar el *Orinoco*.

El comandante Hubbard, como testificó más tarde en Washington, no había tenido parte en el trato concertado con Torres. Shaler y Porfirio Meléndez habían llevado a cabo las conversaciones, y Torres, como Shaler reconoció, solo había accedido a su oferta después de que este le asegurara que cinco mil soldados estadounidenses estaban a punto de arribar. Luego, a las 18.20, como si fuera una señal, el *Dixie* apareció en el horizonte.

Los 8.000 dólares para Torres fueron cuidadosamente contados en la oficina del ferrocarril por el cajero de la compañía, un tal señor Wardlaw, y por Joseph Lefevre, un residente de la localidad que más tarde iba a convertirse en ministro de Obras Públicas de la nueva República de Panamá. El dinero, todo en monedas de oro de veinte dólares, fue colocado en dos sacos y sacado por la puerta.

El único tropiezo ocurrió cuando las tropas se encontraban ya apiñadas en el muelle junto al *Orinoco*. El agente local de la Royal Mail Steam Packet Company había exigido de improviso un adelanto de su pasaje a Cartagena. Shaler le explicó que no había dinero suficiente en la caja fuerte del ferrocarril, pero que no se preocupara, que, cualquiera que fuera el coste, sería cubierto muy pronto. Citando varias normativas, el agente se negó al principio, pero luego afirmó que autorizaría la partida del barco si Shaler y Hubbard firmaban un comprobante del dinero del pasaje, que

suponía unas mil libras esterlinas. Ambos hombres firmaron, y como gesto final Shaler envió a Torres dos cajas de champán.

A las 19.05, mientras las tropas seguían subiendo a bordo, el *Dixie* ancló en el puerto. Estaba muy oscuro y llovía a cántaros. A las 19.35, el *Orinoco* levó anclas y se alejó. En menos de una hora habían desembarcado cuatrocientos infantes de marina a las órdenes del capitán John A. Lejeune.

Las proclamaciones formales fueron leídas a la mañana siguiente frente a la prefectura de Colón. «Nos separamos de nuestros hermanos colombianos sin odio y sin alegría», leyó Porfirio Meléndez de la declaración de independencia, pero la alegría de la multitud era evidente. Como un gesto de gratitud, Meléndez pidió entonces al mayor William Black, el presidente de la Comisión Walker, que izara la nueva bandera.

Esa misma mañana, en la ciudad de Panamá, el señor don Eduardo Ycaza, que había sido designado tesorero de la junta, empezó a firmar cheques sobre el banco Brandon: 30.000 dólares para Huertas, quien recibiría otros 50.000 más tarde (nunca se ha explicado por qué se le iban a liquidar 80.000 dólares en vez de los 65.000 prometidos); 35.000 dólares para el general Varón, del *Padilla*; 10.000 dólares para el capitán Salazar, quien había efectuado la detención de los generales, y otro tanto para varios de los oficiales de Huertas, cuya lealtad se consideró importante.

Tobar y sus generales, quienes habían sido conducidos de nuevo a la jefatura de policía, fueron liberados y enviados por tren a Colón, donde esperarían pasaje en el próximo barco que saliera para Cartagena.

Se redactaron y enviaron cables al secretario de Estado, Hay, uno firmado por Arango, Arias y Boyd, y otro por el vicecónsul Ehrman. La autoridad de la nueva república, decían los cables, se había establecido y había sido recibida con gran entusiasmo en todo el Istmo (en realidad, aún no habían llegado noticias del levantamiento a muchas partes importantes del interior), y se había designado a Philippe Bunau-Varilla «agente confidencial» en la capital estadounidense.

La respuesta llegó esa misma tarde. Estaba fechada el 6 de noviembre a las 12.51 horas. El Gobierno de Estados Unidos había reconocido formalmente a la nueva República de Panamá.

III

Habían pasado cincuenta y siete años desde que Benjamin Bidlack había firmado el Tratado de Bogotá, cincuenta y cinco años desde que el Senado de Estados Unidos había confirmado el tratado y cincuenta y uno desde que los primeros trenes habían empezado a recorrer las vías de Panamá. Y en todo este tiempo, durante toda la segunda parte del siglo XIX, no había habido malentendidos serios en torno a los acuerdos críticos del tratado contenidos en el artículo XXV. El acuerdo no dañaba en absoluto la soberanía colombiana sobre el Istmo; Colombia iba a continuar siendo la única protectora del Istmo y su tránsito ante cualquier impedimento interno. La intención clara y específica era salvaguardar a perpetuidad la soberanía de Colombia, una garantía por la que este país había accedido a otorgar a Estados Unidos el derecho de crear una vía o canal a través del Istmo. Estados Unidos estaba obligado a mantener el orden cuando así fuera requerido por Colombia y, como afirmó el presidente Cleveland, «siempre respetando la soberanía de Colombia».

«El propósito de la cláusula [artículo XXV] —había declarado en 1865 el secretario de Estado de Abraham Lincoln, William Seward— era solamente proteger el Istmo contra la incautación o invasión por parte de una fuerza extranjera. No podía haberse previsto que fuéramos a tomar parte en una guerra civil en ese país, defendiendo el Istmo contra la otra parte.» En relación con Colombia, Estados Unidos solo deseaba —escribió Seward— que disfrutara de una completa y absoluta soberanía, y si esta fuera «atacada por cualquier fuerza interna o externa», Estados Unidos estaría dispuesto a colaborar con Colombia para «mantener y defender» su soberanía.

La misma o semejante política se había seguido en Washington durante el siguiente Gobierno, incluidos tres ilustres secretarios de Estado: Hamilton Fish, William Evarts y James G. Blaine. El secretario Fish, por ejemplo, había notificado en una ocasión al ministro estadounidense en Bogotá que «nunca se había reconocido» que el tratado de 1846 «incluyera el deber de proteger la vía [el ferrocarril de Panamá] de la violencia de las

facciones locales […] es deber indudable del Gobierno colombiano protegerlo contra los ataques insurgentes locales».

Así pues, las órdenes secretas cablegrafiadas al comandante Hubbard desde el Departamento de Marina el 2 de noviembre —para evitar el desembarco de cualquier fuerza armada, «ya fuera gubernamental o insurgente»— habían sido contrarias no solo al espíritu e intención del tratado, sino a los precedentes políticos establecidos desde muy atrás. A Colombia, la soberana, le iba a ser negado el derecho de desembarcar a sus propias fuerzas, so pretexto de que Estados Unidos estaba obligado a mantener «el libre e ininterrumpido tránsito» del ferrocarril. Además, las órdenes se habían girado cuando no existía signo alguno de disturbios en ninguna parte del Istmo, cuando ninguna revolución se había declarado y menos aún puesto físicamente en movimiento.

Puesto que el general Tobar y sus tropas ya habían desembarcado cuando Hubbard recibió la orden el 2 de noviembre, Estados Unidos todavía no había hecho nada fuera de lugar hasta el momento en que Hubbard se hizo cargo del ferrocarril. Fue en ese momento, en la madrugada del 4 de noviembre, cuando la fuerza armada estadounidense se convirtió en un factor real, y no simbólico, de la conjura, y en este momento continuaba sin haber ninguna señal de desorden en Colón —no se habían reunido turbas, no se habían blandido armas de fuego— y nada había puesto al ferrocarril o su funcionamiento en peligro. Tampoco había habido la menor señal de un levantamiento en Colón cuando Hubbard y su pequeña fuerza se enfrentaron al coronel Torres atrincherados en el interior de su almacén. Ningún patriota local había corrido a ayudar a Hubbard, como se señalaría más tarde; la única violencia que amenazaba en Colón era la que podía desatarse entre las tropas colombianas y los marinos estadounidenses.

Hubbard había tomado el mando del ferrocarril porque esas eran sus órdenes. En realidad, como se revelaría después, Washington había puesto tanto empeño en que Hubbard lo entendiera, que el 3 de noviembre se enviaron dos cables, uno al cónsul Malmros y otro al vicecónsul Ehrman, en los que se ordenaba a Hubbard que tomara el ferrocarril y mantuviera a las tropas colombianas detenidas en Colón. El primero de estos cables, firmado por el secretario de Estado interino en funciones, Francis B.

Loomis, se había enviado a las 8.45 de la mañana, es decir, nueve horas antes del levantamiento que tuvo lugar en la ciudad de Panamá. (De hecho, el secretario en funciones Loomis estaba tan agobiado por el tema que esa misma mañana, un poco después, cablegrafió a Ehrman: «Se informa de un levantamiento en el Istmo. Mantenga Departamento inmediata y plenamente informado». Ehrman respondió: «Ningún levantamiento aún. Se informa será por la noche. Situación crítica».)

Sin embargo, lo que determinó el destino de la pequeña república fue el arribo del *Dixie*, seguido, esa misma semana, del *Atlanta*, el *Maine*, el *Mayflower* y el *Praire* (a Colón), y el *Boston*, el *Marblehead*, el *Concord* y el *Wyoming* (a la ciudad de Panamá). Los barcos habían venido de Acapulco y de Kingston; el *Maine*, uno de los últimos en llegar, había estado efectuando maniobras en Martha's Vineyard. En varias de sus comparecencias públicas, Theodore Roosevelt había mencionado un viejo adagio que dice: «Habla suavemente y lleva un gran garrote; llegarás lejos». Con el gran garrote quería dar a entender una poderosa armada, y por primera vez lo estaba esgrimiendo. Las últimas órdenes llegadas de Washington eran evitar el desembarco de las tropas colombianas en cualquier punto dentro de los límites del Departamento de Panamá, no solo en las cercanías del ferrocarril. En el lado del Pacífico, el *Boston* y el *Concord* patrullaban hacia el este hasta el golfo de San Miguel. Desembarcaron más tropas estadounidenses y algunas fueron enviadas al interior. En pocas ocasiones se había llevado a la práctica de una manera tan clara y efectiva todo lo que había predicado el capitán Mahan.

Sin la presencia militar de Estados Unidos —si no hubiera habido barcos de guerra estadounidenses frente a las costas de Colón y la ciudad de Panamá— es probable que la República de Panamá no hubiera durado ni una semana. El contraalmirante Henry Glass, por ejemplo, después de una cuidadosa valoración de la capacidad de la república para defenderse, concluiría que como mucho se podría haber provisto de armas adecuadas a seiscientos hombres. Taft, en su primera visita a Panamá al año siguiente, describiría al ejército panameño como «no mucho mayor que el ejército de la representación de una ópera». Si Colombia hubiera tenido libre acceso desde el mar, habría podido desembarcar varios miles de soldados veteranos

en ambos lados del Istmo, tal como los mismos conspiradores habían calculado desde un principio. De hecho, una fuerza colombiana de unos dos mil hombres intentó una marcha por tierra cruzando el estrecho del Darién, pero fueron diezmados por la fiebre y renunciaron a su intento.

Las órdenes que Hubbard envió a Colón de que protegieran el ferrocarril y que diez barcos de guerra se dirigieran a Panamá desde puntos que se encontraban a miles de kilómetros de distancia, provenían todas de la Casa Blanca y se atribuyeron al secretario de Marina, William H. Moody, o al secretario en funciones, Charles Darling, y al secretario de Estado, Hay, o al secretario en funciones, Loomis. Pero la responsabilidad de «la dinámica solución del Asunto de Panamá» (en palabras del biógrafo de John Hay) recae enteramente sobre Theodore Roosevelt, como él mismo reconocía con orgullo: «No consulté a Hay ni a Root [el secretario de Guerra, Elihu Root], ni a ningún otro sobre lo que hice, porque un consejo de guerra no combate, y yo quería dar el golpe de una vez por todas».

La bandera estadounidense llevaría «la civilización a los lugares desiertos de la tierra», había declarado en uno de sus discursos a principios de año. La obligación del imperio era proporcionar libertad, orden y progreso material. «No tenemos alternativa en lo que se refiere a si desempeñaremos o no un gran papel en el mundo —había dicho ante otra multitud vitoreante en San Francisco—. Nos lo ha determinado el destino.» Estas palabras se hicieron populares y eran muy semejantes a las expresadas en una novela que iba a aparecer algo menos de un año después de que Panamá se convirtiera en república, *Nostromo*, el relato de Joseph Conrad sobre una revolución latinoamericana y los engaños a sí mismos que sufren los hombres con las palabras que emplean para engañar a los demás. «Nosotros gobernaremos los asuntos del mundo, quiéralo el mundo o no —señala un financiero de San Francisco al inicio de la novela—. Creo que el mundo no puede evitarlo, ni nosotros tampoco.»

La mañana del 3 de noviembre, cuando el general Tobar y sus tiradores desembarcaron en Colón, Roosevelt, como se esperaba, se encontraba en Oyster Bay y había tomado el tren nocturno de Washington para votar en su ciudad natal. En Main Street, en el segundo piso del Fisher’s Hall, encima de una lavandería china, rodeado de reporteros y simpatizantes, había

emitido su voto en favor de dos jueces del estado de Nueva York y un asambleísta. Poco después de las ocho de la noche regresó a la Casa Blanca y a partir de ese momento se enfrascó en el «asunto de Panamá».

Pero incluso cuando la crisis se estaba desarrollando había comenzado a abogar por su causa, buscando la frase o expresión adecuadas. En una carta a su hijo de catorce años escrita la noche siguiente, le explicaba que Estados Unidos llevaba vigilando el orden público en el Istmo demasiado tiempo y que no tenía la intención «de seguir desempeñando un trabajo que no solo no era provechoso, sino ni siquiera agradecido». Dos días después, la tarde del día 6, hablaba tranquilamente de una «obligación que corre pareja con la propiedad de la tierra» en el Istmo, una expresión que su amigo Oscar Straus, autor, abogado y diplomático, había sugerido durante el almuerzo como base legal para la reclamación estadounidense sobre la zona del canal. El cable del vicecónsul Ehrman desde Panamá, en el que informaba del aparente éxito del «movimiento del Istmo», se había entregado en la Casa Blanca a las 11.31 de esa misma mañana; a las 12.51, exactamente ochenta minutos después, John Hay había reconocido a Panamá; y casi en el mismo momento, Straus había proporcionado la que parecía la base legal perfecta. «Es espléndido. Exactamente la idea», exclamó Roosevelt, y envió a Straus directamente desde la mesa a «explicárselo a Hay».

Al día siguiente, por órdenes de Roosevelt, Hay declaró a los reporteros que «la acción del presidente no solo está en la más estricta conformidad con los principios de la justicia […], sino que era el único camino que podía tomar de acuerdo con los derechos y obligaciones de nuestro tratado».

«Se informa que hemos hecho una revolución, pero no es así», confió Roosevelt al embajador francés Jules Jusserand. «Es una tontería ociosa hablar de que hemos participado en una conspiración», afirmó al doctor Albert Shaw, miembro de su camarilla.

Mientras tanto, el profesorado de la Universidad de Yale se había levantado en armas. El presidente de American Bar Association habló con acritud del «delito» cometido. Se desató un torrente de indignación por las columnas de los periódicos.

Las primeras noticias de la revuelta habían encontrado poca acogida en los diarios debido a las crónicas electorales. Las primeras páginas de los

diarios neoyorquinos, por ejemplo, la mañana en que se desencadenaron los hechos, estaban acaparadas por el triunfo de George B. McClellan Jr., el candidato demócrata para la alcaldía. Pero Panamá fue la noticia principal en los días siguientes, y muchos periódicos influyentes empezaron a atacar de inmediato al Gobierno, responsabilizando totalmente a Roosevelt de lo sucedido. *The New York Times* apenas dejó pasar día sin lanzar un nuevo ataque contra el presidente y su «acto de sórdida conquista». Las caricaturas en el *World*, debidas a la pluma del brillante Charles Green Bush, mostraban a un brutal soldado de caballería, armado hasta los dientes, arrojándose sobre Panamá o apuntando la boca de un enorme cañón hacia la indefensa y pequeña Colombia.

Pero el editor de *The Northwestern Christian Advocate* lo justificaba por la «opresión habitual» sufrida por el pueblo de Panamá e insistía en que «nuestro Gobierno estaba obligado por consideraciones de honor y humanidad […] a dar exactamente los pasos que dio».

Las explicaciones y las declaraciones de elevados propósitos continuarían durante semanas, meses y años, en un mensaje especial al Congreso, en conversaciones privadas y en cartas, en artículos de revistas, discursos y en sus memorias.

Estados Unidos tenía un mandato otorgado por la civilización para construir el canal, dijo Roosevelt ante el Congreso el 4 de enero de 1904, en un mensaje dedicado por completo al tema. «El tiempo […] para permitir que cualquier gobierno de desarrollo antisocial o imperfecto obstaculizara el trabajo ya había pasado.» El propósito fundamental, «el gran designio» del tratado de 1846, afirmó, había sido garantizar la construcción de un canal ístmico; así pues, Colombia estaba violando un tratado «cuyos beneficios había disfrutado por más de cincuenta años». Ningún barco de guerra estadounidense había estado presente, ni tropas o marineros de ese país, cuando la revolución estalló en la ciudad de Panamá. En Colón, el comandante Hubbard había actuado con «absoluta imparcialidad hacia ambos bandos, evitando cualquier movimiento, tanto de los colombianos como de los panameños, que pudiera producir derramamiento de sangre […]. Nuestra acción fue en favor de la paz de Colombia y de Panamá».

«El pueblo del Istmo —dijo— se levantó literalmente como un solo hombre.» («Sí, y ese solo hombre era Roosevelt», señaló el senador Edward Carmack, de Tennessee.) «Yo pienso que es más justo decir, sin embargo, que ninguna persona relacionada con este Gobierno tuvo la menor parte en la preparación, incitación o animación de la última revolución en el istmo de Panamá, y que con excepción de los informes de nuestros oficiales militares […] ninguna persona relacionada con este Gobierno había tenido conocimiento previo de la revolución, salvo el que era accesible a cualquiera que leyera los periódicos y fuera medianamente inteligente.»

«Cumplimos nuestro deber, cumplimos nuestro deber para con el pueblo de Panamá, cumplimos nuestro deber para con nosotros mismos», escribió en uno de sus múltiples artículos. «No le causamos daño a nadie, a menos que la policía le cause daño al bandido al que priva de la oportunidad de cometer un chantaje.» Hablar de Colombia como de un poder responsable «con el que hay que tratar como lo hemos hecho con Holanda, Bélgica, Suiza o Dinamarca» es algo absurdo —informó a un corresponsal—. «Si [el pueblo de Panamá] no se hubiera sublevado, yo habría recomendado al Congreso que tomara posesión del Istmo por la fuerza de las armas.»

Su acción no había sido impulsiva, subrayaría en un extenso capítulo de su *Autobiografía*. Nueve décimos de la sabiduría consistía en saber ser inteligente en el momento adecuado; toda su política exterior, escribió, se había basado en «el ejercicio de una deliberación inteligente y de una acción decisiva suficientemente anticipada a cualquier crisis probable», y Panamá fue «con creces la acción más importante que tomé en cuestión de asuntos exteriores». Colombia había demostrado absoluta incapacidad para mantener el orden en el Istmo; Colombia no tenía derecho a obstruir un paso tan vital para los intereses de la civilización. Por razones de defensa nacional, no podían tolerarse más retrasos. Él se había mostrado dispuesto a actuar; no había habido derramamiento de sangre. «De principio a fin, nuestro comportamiento fue recto y en total acuerdo con las normas más elevadas de la moral internacional. Las críticas solo pueden provenir de una información errónea o de un sentimentalismo que representa tanto debilidad mental como deformación moral.»

John Hay prestó su apoyo, expresándose cada vez más como Roosevelt. «Algunos de nuestros mejores eruditos, en sus críticas sobre la vida pública, sufren el defecto de argumentar desde la razón pura, sin tomar en cuenta las circunstancias —escribió a un miembro del profesorado de Yale—. Era hora de actuar y no de teorizar.» Los admiradores de Hay intentarían establecer que le había «disgustado» todo lo que estaba sucediendo y que con el pretexto de su mala salud no había tomado parte activa; pero el argumento no tenía solidez, y el mismo Hay, en público y en privado, permaneció «tan categórico y seguro acerca del camino tomado por el Gobierno» como el propio presidente.

Otros miembros del gabinete siguieron su ejemplo sin aparentes escrúpulos ni ese aire solemne de rectitud que mostraba Roosevelt. El procurador general, Knox, al pedirle Roosevelt que preparara una defensa, se dice que comentó: «Oh, señor presidente, no deje que un logro tan grande sufra de una mancha de legalidad». En otro momento, durante una reunión del gabinete, Roosevelt habló de las incisivas denuncias aparecidas en la prensa y luego entró en una extensa exposición formal de su posición. Cuando hubo terminado, miró en torno de la mesa y finalmente, fijando sus ojos en Elihu Root, preguntó: «Bueno, ¿he respondido a las acusaciones? ¿Me he sabido defender?». «Por supuesto, señor presidente —replicó Root, famoso por su ingenio—. Ha demostrado que fue acusado de seducción y ha probado de una manera concluyente que es culpable de violación.»

Pero años después, el 23 de marzo de 1911, en Berkeley (California), en el clímax de un discurso ante ocho mil personas reunidas en el Teatro Griego de la Universidad de California, Roosevelt, vestido con toga, iba a hacer el comentario que desvirtuaría todas sus restantes declaraciones sobre su «acción más importante» y que se recordaría después, lo mismo por sus críticos que por sus admiradores, como la más sencilla y mejor explicación de lo que había sido en realidad la revolución de Panamá. Hasta ese punto, el discurso transcurría como una sentida exhortación a la juventud de la vertiente del Pacífico para proseguir con el mismo valor y los mismos propósitos de los pioneros desaparecidos. Y el auditorio se había conmovido profundamente. Luego su tono cambió:

> Naturalmente que tengo un interés especial en el canal de Panamá, puesto que yo lo inicié. [*Risas y aplausos*.]
>
> Hay muchas otras cosas que empecé debido simplemente a que había llegado el momento de que quien ocupara el poder las iniciara.
>
> Pero el canal de Panamá no se hubiera empezado si yo no me hubiera encargado de ello, porque si yo hubiera seguido el método tradicional o conservador, habría presentado una admirable iniciativa que ocuparía un par de cientos de páginas en las que se detallarían todos los datos y se pediría que el Congreso la considerara.
>
> En ese caso, habría habido un buen número de excelentes discursos en el Congreso sobre el tema; el debate proseguiría todavía en estos momentos con gran entusiasmo y la obra del canal se iniciaría dentro de cincuenta años. [*Risas y aplausos*.]
>
> Por fortuna, la crisis se presentó en un período en el que yo pude actuar sin impedimentos. En consecuencia, tomé el Istmo, inicié el canal y luego dejé que el Congreso debatiera no sobre el canal, sino sobre mí. [*Risas y aplausos*.]

«Yo tomé el Istmo» era una expresión típica de él, la clase de exageración que le gustaba hacer, como observó Root. Era lo que Hay llamaba «una incorrección concisa», como la de «No queremos ni a Pedecaris viva ni a Raisuli muerto», la famosa declaración realizada durante el incidente del secuestro de Marruecos en 1904 (una declaración que en realidad había escrito Hay). También era a su modo tan engañosa como autoalabatoria, al igual que algunas otras cosas que decía en su defensa, puesto que parecía descartar la contribución de Amador y sus colegas revolucionarios, por no mencionar al personal del ferrocarril o a Cromwell, el general Esteban Huertas y a su guarnición, o a Philippe Bunau-Varilla. «Yo tomé Panamá porque Bunau-Varilla me lo presentó en bandeja de plata», parece que Roosevelt comentó en privado, lo cual sería una recapitulación más exacta.

Pero el error fundamental, dejando de lado las cuestiones de moralidad, fue insinuar que hubo una estrategia magistral y deliberada, concebida y dirigida desde el Despacho Oval. Los reporteros de los diarios y los historiadores posteriores harían un tremendo esfuerzo para probar que Roosevelt había dicho a Bunau-Varilla lo que tenía que hacer, que Amador también había ido en secreto a Washington y había recibido instrucciones de Roosevelt y de John Hay, y que el dinero para la junta se había proporcionado, como Amador pensaba, desde Washington. Pero no se encontró ninguna prueba sólida ni de ningún tipo que apoyara estas acusaciones. Y, de hecho, solo se necesita revisar los pasos mediante los

cuales se desarrolló la conspiración para darse cuenta de su falta de concreción y de que varios movimientos decisivos se vieron determinados por las respuestas individuales de personas de las que Roosevelt no sabía nada.

Si James Shaler no hubiera tirado del cordón de señales cuando lo hizo, si la señora Amador no hubiera logrado restablecer la resolución de su marido, si al general colombiano Tobar le hubiera importado menos su dignidad herida, si se hubiera marchado pacíficamente a Colón y se hubiera limitado a permanecer allí tranquilo con Torres y sus tropas, si algunos de los críticos acontecimientos hubieran resultado de otro modo, los barcos de Theodore Roosevelt habrían llegado y se habrían encontrado una situación muy diferente, y lo más probable es que no hubiera habido una nueva República de Panamá que proclamar o defender.

Si el poderío marítimo estadounidense había resuelto el problema al instante y había hecho de Panamá un hecho consumado, también es obvio que la creencia en una participación estadounidense mayor de lo que en realidad había sido fue para los conspiradores la fuerza vital que los sostuvo: lo que Amador y sus compatriotas creyeron que era la situación —sus equivocadas impresiones como resultado de la llegada del *Nashville*— fue mucho más importante que los hechos mismos. Varios participantes hicieron una enorme jugada de consecuencias trascendentales y vitales, y según todas las leyes habituales de la suerte, la historia no debería haber sido como fue. Pero como Conrad también observó en *Nostromo*, «los hombres de negocios se arriesgan a veces con actos que el juicio común del mundo calificaría de absurdos; toman sus decisiones por motivos humanos y aparentemente impulsivos».

La precipitación de Roosevelt, su negativa —su incapacidad— para no ver la posición de Colombia sobre el tratado más que como un «retraso», fueron errores trágicos e inexcusables. Parece cierto que con una modesta cantidad de buena voluntad y de paciencia el asunto con Bogotá podría haberse resuelto de forma satisfactoria para ambas partes; una dilación de seis meses hubiera importado poco. En realidad, no estaba haciendo otra cosa que garantizar que la Compagnie Nouvelle recibiera sus 40 millones de dólares completos, lo que conduciría a la acusación de que estaba

protegiendo la inversión francesa porque algunos de sus amigos y parientes eran accionistas secretos, acusación que más tarde provocaría un litigio sensacional. En 1908, Roosevelt hizo que el Gobierno procesara a Joseph Pulitzer, propietario del *World*, por difamación, pero el tribunal decidió que aunque había «varias circunstancias muy peculiares acerca […] de este negocio del canal», Roosevelt no aportó argumentos jurídicos contra el *World*. Y puesto que no había ninguna prueba para apoyar la acusación contra Roosevelt, el furor se apagó.

Para Colombia, debilitada ya por una costosa guerra civil, la «acción más importante» de Roosevelt significó la pérdida de lo que desde la época de Bolívar parecía su tesoro natural más valioso, el Istmo, con su privilegiada situación geográfica «entre dos océanos». También significó la pérdida de la enorme suma de 10 millones de dólares que iba a pagar Estados Unidos, la contribución anual de 250.000 dólares del ferrocarril de Panamá (durante décadas una partida decisiva de la renta nacional), y el pago anual de 250.000 dólares, proveniente de Estados Unidos como parte del acuerdo sobre el canal. Hubo disturbios en Bogotá; emisarios colombianos especiales enviados a Washington hicieron ofrecimientos desesperados, incluido el de aceptar el tratado tal como estaba, lo que solo sirvió para convencer a la Administración de forma concluyente de que el rechazo inicial había sido un ultrajante acto de extorsión. El daño causado a las relaciones estadounidenses con Colombia, y con todos los países de América latina, fue enorme, como había pronosticado John Tyler Morgan. Un ministro estadounidense acreditado en Bogotá, James T. Du Bois, escribiría en 1912 que la ruptura iba empeorando a medida que pasaba el tiempo.

> Al negarse a permitir que Colombia defendiera sus derechos de soberanía sobre un territorio donde había dominado durante ochenta años, desapareció la amistad de casi un siglo y se provocó la indignación de todos los colombianos y de millones de otros latinoamericanos, indignación que sigue vigente. La confianza y la fe en la justicia e imparcialidad de Estados Unidos, demostrada durante tanto tiempo, se había desvanecido por completo, y la maléfica influencia de esta situación está impregnando la opinión pública en todos los países latinoamericanos, una situación que, si no se toman medidas para remediarla, causará un daño irreparable en todo el hemisferio occidental.

«Temo —declaró en el Senado un John Tyler Morgan muy amargado— que hemos obtenido demasiado para ser justos, y el pueblo de este país también lo teme.» Pero en realidad el pueblo estaba en general bastante satisfecho con lo que había sucedido, con los resultados y con Theodore Roosevelt.

14
ENVIADO EXTRAORDINARIO

> «He cumplido mi misión […]. He salvaguardado la obra del genio francés; he vengado su honor; he servido a Francia.»
>
> PHILIPPE BUNAU-VARILLA

I

El recién designado «agente confidencial» de la República de Panamá —un ciudadano francés que no había puesto los ojos en Panamá en dieciocho años— había esperado el nacimiento de la nación en la intimidad de su habitación en el hotel Waldorf-Astoria. Al recibir del doctor Amador la primera noticia del triunfo, había enviado un emotivo cable en el que saludaba a la naciente república («pequeña en extensión, pero grande por el papel que desempeñará») y, como padres orgullosos, había celebrado con el banquero Lindo el acontecimiento con una botella de champán en el comedor del hotel.

Siguieron algunos días llenos de nerviosismo, durante los cuales Amador hizo la esperada petición de los 100.000 dólares, pero sin mencionar los poderes diplomáticos para Bunau-Varilla, quien se volvió «muy suspicaz» y se negó a cumplir su parte del trato. Se sucedieron los cables de un país a otro; durante un tiempo el código dejó de funcionar bien. Luego, por fin, llegó el documento oficial en el que Arango, Boyd y Tomás Arias lo designaban «enviado extraordinario y ministro

plenipotenciario ante el Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica». Así, el domingo 8 de noviembre ya estaba instalado en el nuevo hotel Willard, en Washington, listo para embarcarse en otro capítulo de «La Gran Aventura», y al día siguiente, en un almuerzo privado en Lafayette Square, fue recibido por el secretario de Estado, a quien solo le preocupaba una nota aparecida en los diarios matutinos en que se decía que una comisión especial estaba a punto de salir de Panamá con destino a Washington para firmar el Tratado del Canal.

La situación era sin duda peligrosa, declaró Bunau-Varilla. «Señor secretario de Estado, la situación alberga los mismos gérmenes fatales, quizá incluso más virulentos, que los que causaron en Bogotá el rechazo del Tratado Hay-Herrán. Antes, contra lo único que había que luchar era contra las intrigas de los colombianos. Ahora a estas hay que añadir las de los panameños.» («Contra mi obra se han levantado en armas intereses formidables —confiaría en una memorable y melodramática digresión aparecida en *Panama: The Creation, Destruction, and Resurrection*—. Afortunadamente, la firme base de perspicacia y honradez que durante toda mi vida había dado a mis actos desafiaba el ataque más desesperado.» La salida del Istmo de una comisión especial solo podía encubrir una «maniobra», y Amador tenía parte en ella. «Yo conocía su infantil deseo de firmar el tratado.» Era el principio de «un complot en mi contra».)

«Mientras yo esté aquí, señor secretario —dijo—, usted tendrá que tratar exclusivamente conmigo.» Eso era todo lo que John Hay deseaba saber.

La comisión especial se embarcó al día siguiente, 10 de noviembre, en el vapor correo *City of Washington*. El día 11, el vicecónsul Felix Ehrman informó por cable de esta salida al Departamento de Estado, explicando que solo iban para apoyar al enviado Bunau-Varilla. «Estoy oficialmente informado —decía el cable— de que Bunau-Varilla es el representante autorizado para hacer los tratados.»

Sigue sin saberse quién había dado esta información al vicecónsul estadounidense, pero en realidad las instrucciones escritas para Bunau-Varilla que se llevaban desde Colón eran muy diferentes. Especificaban con suma claridad que el enviado extraordinario iba para «arreglar» un tratado,

pero que todas sus cláusulas tenían que discutirse más adelante con Amador y Boyd, y que debía «actuar en todo en estricto acuerdo con ellos».

Siete días después, el 18 de noviembre de 1903, llegó la firma del Tratado Hay - Bunau-Varilla. Lo que sucedió en estos siete días, lo mismo que el documento que se obtuvo como resultado, provocarían un remolino de polémicas. El tratado sería el tema de uno de los más enconados debates en la historia del Senado de Estados Unidos y continuaría siendo la manzana de la discordia entre Panamá y Estados Unidos por generaciones. Esto es lo que sucedió.

Entre su almuerzo del lunes con John Hay y una primera visita protocolaria a la Casa Blanca el viernes 30 —la visita que marcó el reconocimiento diplomático formal de Panamá por parte de Estados Unidos —, el representante diplomático Bunau-Varilla hizo una rápida visita a las oficinas de mármol blanco de J. P. Morgan & Company, situadas en el sexto piso de Wall Street, 23. Se entrevistó con el majestuoso director de la firma en una oficina acristalada del primer piso, y en menos de una hora se llegó a un acuerdo. Morgan proporcionaría un préstamo inmediato de 100.000 dólares, que por el momento Bunau-Varilla podría cubrir por medio del Lindo Bank. Morgan & Company iba a tener también la «facultad exclusiva» (otorgada por el representante diplomático Bunau-Varilla) de cobrar en efectivo la indemnización de diez millones de dólares que debía ser pagada por Estados Unidos. Si el amigo y asesor legal de Morgan, Cromwell, o el senador Hanna tuvieron alguna participación en este asunto, Bunau-Varilla nunca lo dijo. Se limitó a subrayar el milagro de que la naciente república lograra constituirse no solo bajo la protección de Estados Unidos de América, sino de la casa Morgan.

Regresó de inmediato a Washington, acompañado ahora por su hijo de trece años, quien esperaba que fuera testigo de un hecho histórico que estaba a punto de ocurrir, y se hizo fotografiar con sus galas diplomáticas: chaqué y pantalones de rayas. A las nueve y media de la mañana del viernes 30 estaba en el Departamento de Estado, dispuesto a que lo escoltaran hasta la Casa Blanca. Sin embargo, Hay insistió en que primero debían posar

juntos en su despacho para un retrato oficial. Se colocaron sillas en el extremo de una pesada y pulida mesa. Tenues rayos de sol caían sobre la alfombra de Bruselas. Hay, impecable, rígido como un maniquí de sastre, con sus pequeñas manos blancas sobre el regazo, sentado de perfil y dirigiendo la vista vagamente hacia las ventanas; Bunau-Varilla, en cambio, mirando directamente a la cámara, con expresión muy seria y apoyando un codo sobre la mesa. Era un hombre en total armonía con lo que le rodeaba y con un dominio perfecto de la situación.

Luego salieron a la calle, hacia el carruaje de Bunau-Varilla que estaba esperando, donde el joven Étienne Bunau-Varilla esperaba mirando pasar a la gente. Hay, como recordaría Bunau-Varilla, «tuvo de inmediato la brillante idea de llevarlo a la Casa Blanca», de modo que momentos más tarde el muchacho fue introducido también en el Salón Azul, donde se le ofreció una silla mientras su padre y el presidente leían sus declaraciones formales y se estrechaban las manos.

«¿Qué piensa usted, señor ministro —preguntó Roosevelt—, de esa gente que publica que hemos hecho juntos la revolución de Panamá?» «Yo pienso, señor presidente, que la calumnia nunca pierde su oportunidad, ni siquiera en el Nuevo Mundo. Hay que esperar pacientemente a que el manantial de la imaginación de los débiles se seque y a que la verdad disipe la niebla de la mendacidad.»

Entonces le presentó a su hijo, y al presidente le agradó mucho la presencia del muchacho.

La ceremonia había terminado. Panamá, en el sentido formal, había obtenido un estatus legal en la familia de las naciones. Ni un solo panameño había estado presente, ni se había pronunciado una sola palabra en español. Y, como entendieron todos los que habían participado, solo faltaban cuatro días para que la comisión especial que venía de Panamá llegara a Nueva York.

Para un gran sector de la prensa, había sido parte de una ópera bufa descarada. «Sin duda alguna, el señor Bunau-Varilla, arrebatado por el torrente de su elocuencia tropical, casi llegó a creer en ella y estaba demasiado apasionado para pestañear —escribió *The New York Times*—. Tampoco podemos estar seguros de que el presidente cediera a su impulso

humano de cerrar los párpados.» Una caricatura aparecida en el *Times* del domingo, titulada «El hombre detrás del huevo», retrataba al enviado extraordinario con sombrero de copa y polainas, empuñando en una mano acciones del canal francés y aplicando con la otra una vela que decía «intriga» para empollar el pollito Panamá para Theodore Roosevelt.

Una vez que hubo visto al presidente, Bunau-Varilla se concentró en Jusserand, el embajador francés, al que escribió una carta formal ese mismo viernes para expresarle el constante amor de Panamá por Francia y solicitarle ser recibido oficialmente (esto es, que Francia reconociera a Panamá) a la mayor brevedad posible. Luego, «con carácter estrictamente privado», se fue a ver a Jusserand para asegurarle que todos los contratos formales y las concesiones entre Colombia y las compañías francesas del canal serían respetados por el nuevo Gobierno de Panamá, y que no habría ninguna «intriga contra los intereses de Francia».

Dos días después, el domingo, un gran sobre de papel Manila fue entregado en mano en el hotel Willard para el señor Philippe Bunau-Varilla, enviado extraordinario de la República de Panamá. Contenía una copia del Tratado Hay-Herrán, con modificaciones menores hechas a lápiz y una cubierta que decía «Absolutamente confidencial», de parte de John Hay, en la que se le pedía que el documento le fuera devuelto con las sugerencias del propio enviado tan pronto como le fuera posible.

Bunau-Varilla recordó más tarde que consagró todo el día a la valoración del tratado, al igual que toda la noche, salvo dos horas que dedicó al sueño, entre las doce y las dos de la mañana. Al amanecer, había decidido que no lo haría. La «condición indispensable para el éxito» era redactar un nuevo tratado «tan bien adaptado a las exigencias estadounidenses» que fuera seguro que iba a ser aprobado en el Senado por la mayoría de dos tercios exigida. Estaba convencido de que si no se conseguía esa mayoría de dos tercios habría un canal de Nicaragua después de todo. La diferencia principal del nuevo tratado debería estar en la soberanía que se atribuiría a Estados Unidos dentro de la zona del canal.

Ya había llamado a Nueva York a Frank Pavey, su abogado y antiguo colega de la Compañía de Panamá, y apareció en la *suite* del hotel Willard poco después del desayuno. Se instaló un taquígrafo en una habitación junto

al vestíbulo y los dos hombres se pusieron a trabajar. Bunau-Varilla redactó todos los artículos del nuevo tratado a mano y en inglés. Pavey «corrigió las imperfecciones literarias, pulió las fórmulas y les dio una forma académica impecable».

En un momento del día, Bunau-Varilla cruzó la ciudad para ir a comunicar a Hay lo que estaba haciendo, y parece que este no tuvo nada que objetar. A las diez de esa noche estaban listas dos copias del tratado. Pese a la hora, Bunau-Varilla salió derecho a ver a Hay, pero al llegar a Lafayette Square encontró la casa a oscuras, así que no le entregó el tratado hasta la mañana siguiente, 17 de noviembre, el mismo día en que se esperaba en Nueva York al vapor proveniente de Colón.

«Con gran ansiedad esperé una notificación del Departamento de Estado durante el día —recordaría Bunau-Varilla—. No llegó. El señor Hay no dio señales.»

Entre tanto, envió a los delegados panameños un telegrama de bienvenida por mediación de Joshua Lindo, indicándoles que permanecieran en Nueva York «para guardar el mayor secreto respecto a su misión», y que no dijeran nada a los periódicos.

Al anochecer seguía en el Willard esperando con Pavey noticias de Hay, sin atreverse a abandonar su habitación. A las diez, incapaz de soportar el suspense por más tiempo, Bunau-Varilla envió un mensaje: «No puedo abstenerme de informarle respetuosamente que me gustaría mucho terminar las negociaciones —le decía a Hay—. Siento la presencia de una serie de intrigas en torno a la comisión que está por llegar y de personas que se apresuran a acercarse y que sacarán mucho provecho en retrasar y debatir, y ninguno en ir directamente al grano. Le suplico, por lo tanto, señor secretario, que cumplamos nuestro plan como se estableció originalmente con el fin de terminar ya las negociaciones».

La respuesta fue inmediata: si lo prefería, podía ir esa misma noche a su casa.

Bunau-Varilla salió derecho hacia Lafayette Square, donde mantuvo una «larga entrevista», a cuyo término Hay lo felicitó por su trabajo. Pero no le quedó claro si Hay estaba realmente dispuesto a aceptar el tratado, y dio fin a la velada con la que pretendió que fuera la más llana inducción a la

acción. «Mientras la delegación no llegue a Washington —declaró Bunau-Varilla—, seré libre para tratar con usted yo solo, provisto de poderes absolutos y completos. Cuando ellos lleguen, ya no estaré solo. En realidad, puede que pronto ni siquiera esté aquí.»

«A tu pobre y viejo papá lo están haciendo trabajar por las noches y los domingos —diría John Hay a su hija en una carta—. Nunca que recuerde he estado ocupado tan activa y constantemente como en estas dos últimas semanas.» La verdad es que tampoco había disfrutado tanto nunca. La intensa sensación de movimiento, los apremiantes mensajes nocturnos, el extraordinario francés con el bigote engomado, todo era materia prima para una novela de aventuras, y para Hay, un devoto de la forma y novelista, todo era maravillosamente terapéutico. En el correo de la mañana, ese martes 17, había una nota jocosa de Richard Harding Davis en la que contaba que había estado a punto de escribir una novela sobre cómo un aventurero extranjero robaba Panamá a Colombia. «El día que empecé a escribir la novela —explicaba Davis—, Panamá se convirtió en república, y alguien me debe el dinero que perdí con ese argumento.»

Hay también estaba muy satisfecho —cabe imaginar que lleno de alegría— con el tratado que se le había presentado. Aunque gran parte del texto era idéntico al de su propio Tratado Hay-Herrán, los privilegios otorgados ahora a Estados Unidos eran más vastos y ventajosos que en el pacto anterior. Como el mismo Hay iba a confiar en una carta al senador Spooner, el nuevo tratado era «muy satisfactorio, sumamente ventajoso para Estados Unidos, y, debemos confesarlo, no muy ventajoso para Panamá […] Usted y yo sabemos perfectamente bien cuántos puntos hay en el tratado que podrían ser objetados por un patriota panameño».

Los principios básicos eran estos:

A Estados Unidos se le concedía la facultad de construir un canal a través de una zona de dieciséis kilómetros y medio de anchura (en contraste con una zona de nueve kilómetros y medio de anchura especificada en el pacto Hay-Herrán). Colón y la ciudad de Panamá no quedaban incluidas en esta zona, pero el saneamiento, el sistema de alcantarillado, el

abastecimiento de agua y el mantenimiento del orden público en estas ciudades terminales quedaban bajo el control de Estados Unidos. Además, se otorgaban a este país cuatro pequeñas islas en la bahía de Panamá —Perico, Naos, Culebra y Flamenco—, y tenía derecho a expropiar las zonas adicionales de tierra y agua «necesarias y convenientes» para la construcción, funcionamiento, saneamiento o defensa del canal. A cambio, Estados Unidos garantizaba la independencia de Panamá.

A la compañía francesa del canal se le concedía el derecho de transferir sus concesiones y propiedades (incluso el ferrocarril de Panamá) a Estados Unidos, y la compensación para Panamá iba a ser la misma que se había ofrecido anteriormente a Colombia: diez millones de dólares cuando el tratado se ratificara y una renta anual de 250.000 dólares que se empezaría a pagar nueve años después.

Sin embargo, la diferencia más importante entre este tratado y el anterior se encontraba en el artículo III, el cual especificaba que Panamá otorgaba a Estados Unidos dentro de la zona del canal «todos los derechos, el poder y la autoridad […] que Estados Unidos poseería y ejercería si fuera el soberano del territorio […], no pudiendo la República de Panamá ejercer ninguno de los derechos de soberanía, poder o autoridad». Aunque Estados Unidos no era soberano dentro de la zona del canal, podía actuar como tal.

Y en lugar de un arrendamiento de la zona durante cien años renovables indefinidamente, como en el pacto Hay-Herrán, Estados Unidos conservaría la zona en su poder «a perpetuidad».

La única obligación que le quedaba, pensaba Hay, era presentar el documento a Root y a Knox para que lo revisaran, al igual que a Leslie Shaw, secretario del Tesoro, a todos los cuales reunió en un almuerzo en Lafayette Square el miércoles 18; es decir, al día siguiente de la visita nocturna de Bunau-Varilla.

Hay iba «a toda máquina». El almuerzo transcurrió sin incidentes, todos estuvieron de acuerdo y él regresó deprisa al Departamento de Estado y «puso a todos a trabajar» en la redacción de los borradores finales. A Bunau-Varilla le envió una breve nota pidiéndole que se presentara en su casa a las seis de la tarde, pero él o su taquígrafo estaban tan excitados que pusieron mal la fecha.

Bunau-Varilla llegó a la puerta principal de Hay a la hora convenida. No había tiempo que perder, pues se acababa de enterar por Joshua Lindo de que Amador, Boyd y Arosemena habían salido de Nueva York y se los esperaba en Washington en cuestión de horas.

Cuando los reporteros que se encontraban ante la casa de Hay preguntaron al enviado si iba a firmar el tratado, la respuesta fue que no sabía.

Bunau-Varilla fue recibido con desacostumbrada solemnidad, y el secretario se dirigió a él llamándole «excelencia». Era su deseo, afirmó Hay, si su excelencia estaba de acuerdo, firmar el tratado que permitiría la construcción del canal interoceánico. Bunau-Varilla respondió en un tono similar y dijo que estaba plenamente dispuesto para firmar «a las órdenes de su excelencia».

Después examinaron el documento, cuyo texto, con excepción de unas cuantas pequeñas alteraciones, era el que Bunau-Varilla había presentado. En el artículo II había utilizado la expresión «arrendamiento a perpetuidad» para describir el control estadounidense sobre la zona del canal. Hay prefería que dijese «otorga a Estados Unidos a perpetuidad el uso, la ocupación y el control». «Como ve —dijo Hay—, desde un punto de vista práctico es absolutamente sinónimo.» No se había sugerido ningún otro cambio esencial. «Si su excelencia está de acuerdo, leeremos ahora el tratado y luego lo firmaremos.»

Bunau-Varilla accedió sin la menor vacilación y sugirió que la lectura «se abreviara lo más posible». El tiempo contaba mucho para él. Llevaban juntos unos cuarenta minutos.

Según la carta que Hay escribió a su hija, eran exactamente las siete cuando firmaron «el importante documento». Se encontraban en un saloncito de paredes azules desde el que se podían ver la plaza y las luces de la Casa Blanca. Habían pasado dos años, señaló Hay, desde que se firmó el segundo Tratado Hay-Pauncefote. Bunau-Varilla no había llevado con él el sello, de modo que Hay le dio a elegir entre su propia sortija con sello (una sortija, como explicó Hay, que lord Byron llevaba el día en que murió) o un anillo con las armas familiares de Hay. Para Bunau-Varilla esta fue la

única decisión difícil en esa hora, y, como destacaría posteriormente, «no tenía mucho tiempo para reflexionar». Eligió el sello familiar.

La pluma fue sumergida en un tintero que había pertenecido a Abraham Lincoln. Bunau-Varilla firmó primero, con una letra pequeña, rápida y controlada, justo debajo de la última línea del pacto: «Dado en la ciudad de Washington, el día 18 de noviembre, en el año de Nuestro Señor mil novecientos tres». Luego Hay trazó su firma, clara y grande, y, con unas cuantas palabras finales, regaló la pluma al enviado extraordinario.

«Nos separamos no sin emoción —recordaría Bunau-Varilla— y me apresuré a volver a mi hotel.» Dos horas después se encontraba en la estación del ferrocarril para dar la bienvenida «a los viajeros con las felices nuevas».

Se hallaba en el andén cuando los panameños descendieron del tren, y sus primeras palabras fueron estas: «La República de Panamá, de ahora en adelante, está bajo la protección de Estados Unidos. Acabo de firmar el Tratado del Canal».

Según el relato de Bunau-Varilla, Amador parecía que estaba a punto de desmayarse. Federico Boyd, también según Bunau-Varilla, no pudo ocultar su «consternación». Pero, tal y como se contó la historia después en Panamá, lo que se expresó fue mucho más que consternación. Los panameños se mostraron primero incrédulos, luego indignados y al final lívidos de cólera. Se dice que Federico Boyd abofeteó a Bunau-Varilla.

Durante los días siguientes, Boyd siguió insistiendo en que Bunau-Varilla había actuado sin autoridad, ilegalmente, en contra de lo especificado en sus instrucciones escritas. Bunau-Varilla, con marcada impaciencia, le aseguró que las protestas ya no servirían de nada, puesto que «todo estaba terminado».

El tratado solo tenía que ser ratificado por el Senado de Estados Unidos y por el Gobierno de Panamá, y Bunau-Varilla estaba decidido a obtener la ratificación inmediata de Panamá, antes de que el tratado fuera al Senado, jugada en la que los tres panameños se negaron a participar. Bunau-Varilla les advirtió que se esperaba en Washington una misión especial de Bogotá

en cualquier momento para negociar con los estadounidenses, y que la garantía más segura contra cualquier posible problema era presentar a dicha misión el tratado ratificado. Llevó a Amador y Boyd a ver a Hay, confiando en el efecto conciliador de la afabilidad y cortesía del viejo diplomático, y este llegó aún más lejos, prometiendo un tratado suplementario para corregir cualquier defecto posible. Pero no sirvió de nada. Los panameños dijeron al secretario de Estado que ellos no tenían ninguna autoridad para actuar sobre el tratado, y no se retractaron de esa posición cuando, después de abandonar el Departamento de Estado, Bunau-Varilla les echó en cara sus malos modales y les advirtió que habían causado «una muy mala impresión» al secretario.

Así, una vez más, el dinámico francés decidió que debía quitar el asunto de las «manos inexpertas» y tomarlo en las suyas, y esa fue la fase siguiente de sus actividades, máxime cuando la apresurada firma del tratado sería considerada en Panamá como un gran acto de traición.

Aunque por entonces apenas se hablaba con los tres panameños, acordaron que el tratado debía enviarse a Panamá en el *City of Washington* cuando el buque zarpara el martes siguiente, y que todos deberían reunirse en Nueva York para efectuar la entrega oficial del documento a bordo.

Sin embargo, Bunau-Varilla salió de Washington antes que los panameños el sábado 21 de noviembre y, sin consultarlo con ninguno de ellos, envió todo el texto del tratado en un cablegrama al nuevo ministro de Asuntos Exteriores de Panamá, el doctor F. V. de la Espriella. Informó al ministro que la comisión se había comportado de forma muy insatisfactoria ante las autoridades estadounidenses y que la súbita precaución de Panamá y su falta de voluntad para colaborar se estaban convirtiendo en un obstáculo para el Gobierno de Washington, al que condenaban sus enemigos políticos por haber actuado con una prisa indecorosa en el reconocimiento de Panamá. Quería una ratificación inmediata del tratado por parte de Panamá y «la inmediata expedición de instrucciones telegráficas» a fin de que pudiera informar a Washington. El tratado, advirtió, no sería enviado al Senado hasta que Panamá hiciera su parte.

La respuesta del ministro De la Espriella no le llegó a Bunau-Varilla al Waldorf hasta el lunes por la noche, y fue negativa. Estaba seguro de que

Amador y Boyd habían intervenido, cablegrafiando a Panamá para que no hiciera caso de su advertencia y no sancionara el tratado.

No obstante, se reunieron todos al día siguiente, como estaba convenido, en la habitación de siempre de Bunau-Varilla, la 1162, donde este les recordó que se había preparado su liberación. Se colocó el tratado en un sobre, este se envolvió en la bandera de Panamá y se colocó en una pequeña caja de seguridad rellena con algodón. Luego fue sellada y todos juntos salieron con ella.

Cuando el *City of Washington* zarpó aquella tarde, la caja fuerte se encontraba a bordo y Bunau-Varilla iba de regreso a Washington. Había decidido, explicó más tarde, «sacudirse la telaraña que sentía que se estaba tejiendo a mi alrededor».

El día 25 por la tarde envió un cable de 370 palabras al ministro De la Espriella que pulsaba una nota de temor enteramente nueva. Si el Gobierno de Panamá no ratificaba de inmediato el tratado cuando llegara a Colón, la consecuencia más probable sería que se suspendería la protección estadounidense sobre la nueva república y se firmaría un tratado del canal con Bogotá.

Es posible, como se sugeriría, que John Hay tuviera algo que ver con este sorpresivo mensaje. Bunau-Varilla nunca lo sugirió, pero Hay iba a hacer notar más tarde en una carta al senador Cullom que «nosotros» insistimos en una ratificación inmediata.

En cualquier caso, fue la última navaja puesta en la garganta, y completamente falsa. La idea de que Roosevelt abandonaría a Panamá en este punto, que dejaría a la junta a merced de la venganza de Colombia, que daría un giro súbito y volvería a negociar con Bogotá, no solo era infundada, sino ridícula para cualquiera que conociera lo más mínimo al presidente o la disposición prevaleciente en Washington. Nada de este tipo llegó a pensarse ni siquiera remotamente en la Casa Blanca o en el Departamento de Estado.

«Esta vez di en el blanco —iba a exclamar Bunau-Varilla—. El Gobierno de Panamá estaba libre al fin de la malsana influencia de su delegación.» Al día siguiente, 26 de noviembre, recibió por cable instrucciones de Panamá, enviadas por Arango, Tomás Arias, Manuel

Espinosa y el ministro De la Espriella, para que notificara a Washington de forma oficial que el tratado sería ratificado tal y como se había firmado tan pronto como llegara al Istmo.

El Gobierno provisional de Panamá cumplió su promesa. El tratado fue aprobado formalmente, por unanimidad y sin ninguna modificación, el día 2 de diciembre, poco menos de un mes después de la revolución y cinco días antes de que el Congreso fuera convocado en Washington.

El debate en el Senado comenzó de inmediato. John Tyler Morgan y Hoar, de Massachusetts, un obstinado antiimperialista, dirigieron el ataque no solo al tratado, sino a los medios por los que se había obtenido la independencia panameña y la conducta presidencial. Sin embargo, pese a toda la acritud que llenó las páginas del *Diario de Debates* del Congreso, fueron relativamente pocos los fallos que se encontraron en el tratado, incluso entre los más propensos a oponerse a cualquier medida presentada por el Gobierno. En un extenso discurso, por ejemplo, el senador Hernando de Soto Money, de Mississippi, un antiguo aliado del senador Morgan y empecinado defensor de la ruta de Nicaragua, admitió que el tratado «llega a nosotros más liberal en las concesiones que nos hace y dándonos más de lo que cualquiera en esta Cámara hubiera soñado lograr alguna vez […] jamás se nos ha hecho una concesión tan extraordinaria como esta. En realidad, parece como si lo hubiéramos escrito nosotros mismos».

Además, el apoyo a la medida, encabezado por Spooner, Cullom y Lodge, fue masivo. Las inminentes elecciones presidenciales ayudaron a cerrar las filas republicanas. Así, a todos los observadores expertos el resultado les pareció predeterminado. «Los debates serán largos y acalorados —escribió el doctor Herrán—, pero no hay duda de que el tratado será finalmente aprobado.» El único elemento ausente esta vez fue Mark Hanna, de Illinois. Agotado después de una exitosa campaña para llevar a su amigo Myron Herrick a la gobernatura de Ohio, Hanna permaneció en sus habitaciones del hotel Arlington muriéndose lentamente.

En una carta escrita el 10 de febrero, Roosevelt decía a su hijo Theodore Roosevelt Jr. que la oposición panameña parecía «bastante derrotada». El mismo día, el doctor Herrán cerró la legación colombiana y notificó a John Hay que se estaba preparando para regresar a su tierra —«con el espíritu

abatido y la salud quebrantada», como le escribió a un amigo—. Poco después moriría.

El 15 de febrero, Mark Hanna murió, a los sesenta y seis años, y poco después, el 23 de febrero de 1904, el Senado ratificó el tratado con un resultado de 66 votos contra 14.

II

En Panamá, el 15 de enero se había convocado una Asamblea Nacional Constituyente en la capital y concluyó sus labores en menos de un mes. En líneas generales, la nueva Constitución era semejante a la de Estados Unidos, pero con algunas notables disposiciones añadidas. Solo el Gobierno podía importar o fabricar armas, por ejemplo. Ningún presidente podía sucederse a sí mismo ni tener como sucesor a un miembro de su familia. Podía suspenderse la ciudadanía por ebriedad habitual.

El Gobierno estaba dividido en tres poderes, legislativo, ejecutivo y judicial. Los delegados de la Asamblea legislativa y el presidente se elegirían por votación popular. Y una vez completado el marco constitucional, la Asamblea se disolvió de inmediato para convertirse en Asamblea Nacional y eligió a Manuel Amador como primer presidente. Su toma de posesión se efectuó en la Plaza de la Catedral el 20 de febrero de 1904, tres días antes de la ratificación del Tratado Hay - Bunau-Varilla por el Senado.

La nación sobre la que presidía el nuevo Gobierno se extendía desde la frontera de Costa Rica, por el este, hasta Colombia, por el oeste, donde la ubicación precisa de la línea limítrofe permanecería indeterminada y sería uno de los principales problemas en el futuro.

Puesto que nunca se había llevado a cabo una medición completa del territorio, su área total solo podía aproximarse. Se pensaba que era de unos 48.000 a 56.000 kilómetros cuadrados. De hecho, una vez determinado el límite con Colombia, Panamá tenía menos de 48.000 kilómetros cuadrados (46.995, descontando la Zona del Canal). Así pues, era del tamaño

aproximado de Carolina del Sur, más pequeña que Portugal o Escocia y más extensa que Irlanda o Sierra Leona. En 1904, su población se calculaba en 350.000 habitantes, aproximadamente la del Distrito de Columbia.

Desde una perspectiva estrictamente económica, el futuro parecía espléndido, más de lo que cabía imaginar. La larga noche de Panamá, los años de estancamiento económico desde la desaparición de la Compagnie Universelle, habían terminado. El único desarrollo importante y prometedor en la economía local durante la década de 1890 había sido la producción de plátanos, como resultado de los sistemáticos esfuerzos de un empresario estadounidense, Minor C. Keith. Aunque los orígenes del comercio de plátanos se remontaban a la década de 1860, cuando a modo de experimento un hombre llamado C. A. Frank envió pequeños cargamentos de Colón a Nueva York, hasta que Keith no empezó a comprar terrenos en Laguna Chiriquí, al este de Colón, y estableció enormes plantaciones de plátano, la producción de esta fruta en el Istmo no empezó a ser un negocio serio y en gran escala. En Bocas del Toro, junto a la Laguna Chiriquí, en otro tiempo un diminuto poblado negro, había miles de hectáreas de cultivo y el número de habitantes a comienzos de 1900 era de unos 90.000. Keith habló de la posible conexión futura por ferrocarril entre Panamá y Nueva York. «Veía el futuro del plátano y construía para ese futuro», explica un relato. En 1899 había unido fuerzas con la Boston Fruit Company (que tenía plantaciones en Jamaica y en Cuba) para formar la United Fruit Company, que en su inicio fue la empresa agrícola más grande del mundo. Para muchas personas del Istmo parecía que el plátano iba a ser la salvación económica de Panamá.

Pero ahora la construcción del canal prometía el regreso de los tiempos de auge, de una prosperidad que seguramente superaría la de la etapa francesa. Habría las mismas demandas de bienes y servicios que entonces, pero esta vez pagados en dólares. Con Estados Unidos comprometido en la tarea, nadie tenía la menor duda de que se llevaría a cabo y de que en un futuro no muy lejano Panamá iba a ser lo que Simón Bolívar había profetizado: «el emporio del universo».

Como médico, Amador preveía ingentes avances en el saneamiento y el fin de siglos de epidemias. Panamá podía convertirse en modelo para todos

los países tropicales. En un plano más inmediato, su país estaba comenzando a funcionar desde una posición única porque estaba libre de deudas. En lugar de deuda nacional, Panamá contaba con la especie de legado nacional que suponía el pago estipulado de diez millones de dólares por parte de Estados Unidos. De esta cantidad, unos setecientos cincuenta mil dólares se mantendrían como capital circulante; unos dos millones de dólares se destinarían de inmediato a las obras públicas más necesarias; mientras que la mayor parte, unos seis millones de dólares, se invertirían muy provechosamente en primeras hipotecas sobre bienes raíces en la ciudad de Nueva York, de cuyos trámites se habían ocupado J. P. Morgan & Company, designada representante fiscal de Panamá en Estados Unidos, y William Nelson Cromwell, nombrado abogado de Panamá en Estados Unidos.

El primer pago de los diez millones de dólares se hizo el 2 de mayo, cuando Morgan & Company recibieron un cheque de la Tesorería por un millón de dólares, de los cuales doscientos mil dólares se enviaron de inmediato al Istmo. El 19 de mayo, dos semanas después de que Panamá hubiera transferido el control de la Zona del Canal a Estados Unidos, el secretario del Tesoro, Leslie Shaw, pagó a Morgan & Company los nueve millones de dólares restantes, la mayor parte de los cuales iban a permanecer en Nueva York.

Sin embargo, lo que más interesaba al Gobierno de Roosevelt, al abogado Cromwell, a J. P. Morgan, a Philippe Bunau-Varilla y a la multitud de personas implicadas a uno y otro lado del Atlántico Norte, eran las transacciones financieras de mayor cuantía entre Washington, Nueva York y París.

La compra de las posesiones francesas en Panamá era la mayor transacción financiera que se había efectuado hasta entonces en la historia. La orden de pago por 40 millones de dólares extendida por el Tesoro a «J. Pierpont Morgan & Company, ciudad de Nueva York, Agente Administrador Especial», era la mayor emitida por el Gobierno de Estados Unidos. La mayor orden de pago previa había alcanzado la cantidad de 7.200.000 dólares y se había pagado a Rusia por la compra de Alaska en 1867. La participación de la firma Morgan había sido acordada por el

comprador y el vendedor, y, antes de recibir la orden de pago del Tesoro, J. P. Morgan se había embarcado a finales de abril rumbo a Francia para supervisar personalmente la transacción. Su banco envió por barco a París 18 millones de dólares en lingotes de oro, compró divisas en París y pagó la suma total en el Banco de Francia a la cuenta de la Compagnie Nouvelle y del liquidador de la Compagnie Universelle. El día 2 de mayo, en las oficinas de la Compagnie Nouvelle, situadas en la pequeña y angosta Rue Luis-le-Grand, se formalizaron las escrituras y documentos. El 9 de mayo, en Nueva York, Estados Unidos reintegró los 40 millones de dólares a la casa Morgan. Los honorarios por sus servicios a la Compagnie Nouvelle fueron de 35.000 dólares.

Con los 10 millones de dólares pagados a Panamá y los 40 millones de dólares pagados a la Compagnie Nouvelle, Estados Unidos había gastado más por los derechos, privilegios y propiedades que se encontraban en la Zona del Canal —una superficie que apenas alcanzaba el tamaño de una tercera parte de Long Island— que por cualquier otra adquisición territorial en su historia, más que por los territorios de Luisiana (15 millones de dólares), Alaska (7.200.000 dólares) y las Filipinas (20 millones de dólares) juntos.

Al tipo de cambio de entonces, 40 millones de dólares suponían 206 millones de francos. Por un contrato privado anterior, los directores de la Compagnie Nouvelle y el liquidador de la Compagnie Universelle habían acordado que aproximadamente el 38 por 100 de las ganancias futuras del canal fueran para la Compagnie Nouvelle y el 62 por 100 para el liquidador. De este modo, la Compagnie Nouvelle recibió ahora 77.400.000 francos; y el liquidador, 128.600.000. Así pues, los accionistas de la nueva compañía, los mayores de los cuales eran los accionistas penalizados como Eiffel y los hermanos Bunau-Varilla, recibieron 130 francos por acción, lo que equivalía a un beneficio aproximado del 3 por 100 de su inversión durante los diez precarios años transcurridos desde la creación de la compañía. La firma Bunau-Varilla, por ejemplo, recobró los 2.200.000 francos de su aportación (440.000 dólares) en la Compagnie Nouvelle, más una ganancia de cerca de 66.000 francos, o sea, 13.200 dólares.

Cuando el liquidador distribuyó sus 128.600.000 francos entre unos doscientos mil demandantes —todos ellos tenedores de bonos en la antigua Compagnie Universelle—, el rendimiento de su inversión fue de unos diez centavos por dólar. Los accionistas en la antigua compañía no recibieron ni un centavo.

Cromwell, quien fijó el valor de sus servicios a la Compagnie Nouvelle en 800.000 dólares, se vio obligado a esperar varios años más mientras se determinaban sus honorarios en París. En 1907 se concedió a la firma Sullivan & Cromwell la suma de 200.000 dólares.

Mientras tanto, Philippe Bunau-Varilla había regresado a París y reasumido sus obligaciones como editor de *Le Matin*. Tres días después de la ratificación del tratado por el Senado, había presentado su renuncia como enviado extraordinario, solicitando que el salario por sus servicios lo invirtiera la nueva república en la erección de un monumento en la ciudad de Panamá a Ferdinand de Lesseps. Su sustituto, el nuevo embajador panameño en Washington, fue el ex gobernador Obaldía.

El acto oficial final del francés se había efectuado en una brillante mañana de febrero en Washington, cuando intercambió formalmente con John Hay los tratados ratificados y se despidieron. Según escribió más tarde, fue un momento profundamente conmovedor para ambos. Y en su ampuloso estilo literario recordó un torrente de pensamientos íntimos:

> […] de todos aquellos héroes, mis camaradas en la terrible batalla, dignos nietos de aquellos galos que conquistaron el Viejo Mundo, dignos hijos de aquellos franceses que conquistaron el Nuevo Mundo, que cayeron en la lucha contra la naturaleza […] de la vergonzosa liga de todas las pasiones, de todos los odios, de todas las envidias, de todas las cobardías, de todas las ignorancias para crucificar esta gran idea […] de mi solitario trabajo, cuando yo iba predicando la verdad por los caminos […] del incalculable número de estupideces que he tenido que combatir, de los prejuicios que he tenido que desarmar, de los insultos que he tenido que soportar, de los intereses que he tenido que frustrar, de las conspiraciones que he tenido que desbaratar, a fin de celebrar la victoria de la Verdad sobre el Error y señalar por fin la hora de la *Resurrección del Canal de Panamá*.

Sin embargo, en ese momento, mirando a Hay, se limitó a decir: «Me parece que juntos hemos hecho algo grande».

La entrega efectiva de las obras del canal de Panamá ocurrió la mañana del 4 de mayo de 1904, y para los panameños, que adoraban las ceremonias y las celebraciones, que recordaban la Plaza de la Catedral adornada con hojas de palma y banderas francesas, que no olvidaban desfiles y banquetes ni a Ferdinand de Lesseps haciendo corvetear su caballo, fue una decepción terrible y lo más indecoroso de la ocasión. A las 7.30 de la mañana, el teniente de navío Mark Brooke se reunió con media docena de oficiales estadounidenses y un representante debidamente autorizado de la Compagnie Nouvelle en las oficinas centrales de dicha compañía, el viejo Gran Hotel. Una vez recibidas las llaves de los almacenes y del hospital de Ancón, el teniente de navío Brooke firmó el recibo de la propiedad y leyó en voz alta una breve proclama. La transacción no tardó más de unos cuantos minutos. Pocos más de los que estaban presentes se dieron cuenta de lo que pasaba. Al teniente de navío Brooke no se le había ocurrido ni siquiera invitar al presidente Amador.

Después de haber estrechado las manos de los panameños y los oficiales franceses, el joven oficial izó la bandera de las barras y las estrellas hasta lo más alto del asta del hotel.

LIBRO TERCERO

LOS CONSTRUCTORES
(1904-1914)

15
EL IMPERTURBABLE DOCTOR GORGAS

«El mundo requiere por lo menos diez años para entender una nueva idea, por importante o simple que sea.»

Sir RONALD ROSS

I

«Todo es insoportablemente repugnante», concluía un reportero neoyorquino que se encontraba entre los primeros que llegaron a Colón. Que sus compatriotas podían construir y construirían el extraordinario canal navegable era cosa hecha tanto para él como para los demás. Cualquier punto de vista en contrario lo hubiera colocado entre una imperceptible minoría. Después de haber dominado un continente, haber alcanzado la supremacía industrial y haberse embarcado en la gran aventura del liderazgo mundial, el pueblo estadounidense —unos ochenta millones de personas— triunfaría ahora donde los franceses habían fracasado de forma tan ignominiosa. «No existe nada en la naturaleza del trabajo […] que atemorice a un estadounidense —insistía el reportero—. He hecho tres excursiones a la ruta del canal […] y aunque no pretendo hablar como un experto en los aspectos técnicos del problema, yo diría que la construcción del canal será una tarea comparativamente fácil para los hábiles, emprendedores y dinámicos estadounidenses.»

Pero Colón continuaba siendo inquietante. Los negros vivían de la forma más atroz en cabañas fétidas sostenidas sobre pilotes en una «ciénaga, una vasta extensión de aguas negras cubiertas de una nata verde». No había cañerías ni alcantarillado. El hedor era indescriptible y las noches resultaban espantosas por el interminable estruendo de miles de ranas.

Describía los venenosos vapores que se elevaban sobre el río Chagres, vapores que podían verse desde Colón al amanecer; y no queriendo parecer ignorante de las avanzadas teorías médicas, escribía también acerca de los mosquitos. ¿Qué oportunidad existía de hacer que un lugar tan vil se convirtiera en un sitio seguro para el hombre blanco?

El artículo apareció en el *Tribune* de Nueva York la primera semana de febrero de 1904, tres meses antes de que el teniente de navío Brooke izara la bandera sobre el antiguo edificio de la empresa francesa, y tres semanas antes de que el presidente destacara un interés semejante ante los miembros de su nueva Comisión del Canal del Istmo. «Como ustedes saben, pienso que los problemas sanitarios e higiénicos […] en el Istmo son de primera importancia, más importantes incluso que los problemas técnicos», declaró.

La trágica experiencia de los franceses nunca se olvidaba. Pero más inmediato y vivo era el recuerdo de Cuba en 1898, cuando el número de soldados estadounidenses que murieron de fiebre amarilla, malaria y fiebre tifoidea fue trece veces mayor que el de soldados muertos en combate. Para Roosevelt, Cuba había sido una lección inolvidable por el estrago que la enfermedad podía producir en una fuerza expedicionaria. Lo sucedido en Cuba había sido, en primer lugar, culpa de una dirección mala o indiferente en el terreno y de «cierta carencia de sentido común» en Washington. Fue Roosevelt, después de la toma de Santiago, quien escribió con Wood el famoso memorial al general Shafter en el que se decía que el ejército debería ser retirado de inmediato o perecería de malaria. Su propia brigada, diría en una segunda carta, «estaba lista para morir como ovejas con morriña».

Para encabezar la nueva comisión, Roosevelt había optado de nuevo por el anciano John Walker, pero el tiempo demostraría que fue una elección desafortunada; era tan inadecuado para sus responsabilidades como lo había sido el secretario de Guerra Russell Alger en 1898, causante de gran parte

de las angustias sufridas en Cuba. Pero las dificultades de organizar la tarea en Panamá se complicaban aún más debido a la rígida composición de la comisión, asunto sobre el que Roosevelt no tenía voz. La Ley Spooner exigía que tuviera siete miembros, cuatro de los cuales, por lo menos, «debían ser expertos y diestros en ingeniería», y de esos cuatro, dos debían ser militares (uno del Ejército y otro de la Marina). Los siete iban a tener igual autoridad.

Walker era el representante de la Marina; por el Ejército estaba el general George W. Davis, «un excelente guerrero de las llanuras», quien había sido vicepresidente de la desaparecida Compañía para la Construcción del Canal de Nicaragua. Los ingenieros civiles eran el profesor William H. Burr (de la anterior Comisión Walker), Benjamin M. Harrod, Carl E. Grunsky y William Barclay Parsons. El séptimo miembro, Frank J. Hecker, era un hombre de negocios. A primera vista, se trataba de un conjunto distinguido, pero ninguno de sus miembros había organizado nunca un proyecto de construcción gigantesco. Ninguno estaba acostumbrado a ocuparse de los problemas de abastecimiento, trabajo o planificación general a una escala siquiera aproximada a la que tenían que enfrentarse ahora.

Tampoco ninguno de ellos tenía la menor preparación médica. El Congreso había considerado el canal un problema técnico de construcción exclusivamente. No se había juzgado esencial la presencia en la comisión de un médico o de alguien que tuviera alguna experiencia en cuestiones de salud, así que no se había nombrado a ninguno.

Se debió principalmente a la insistencia del doctor William Henry Welch, de la Johns Hopkins, que se designara una autoridad sanitaria para prestar sus servicios en la comisión, pues durante una visita personal a la Casa Blanca le había instado a Roosevelt a que abordara las causas de las enfermedades antes que cualquier otro problema en el Istmo. Welch, uno de los famosos «cuatro grandes» (Welch, Osler, Kelley y Halsted) de la Johns Hopkins Medical School, fue a la Casa Blanca con una delegación de médicos prominentes y el director de la Oficina de Entomología del Departamento de Agricultura, Leland O. Howard. «Atravesamos una sala llena de personas que esperaban para ver al presidente —recordaba Welch

— y pensé que nos iba a escatimar cada minuto de su tiempo.» Pero Roosevelt después le dijo a Walker que buscara el mejor médico que hubiera en el país para que se hiciera cargo de los hospitales y el trabajo sanitario en Panamá, y aunque no le especificó quién debería ser, le dio instrucciones de que no hiciera la elección sin consultar con Welch.

El resultado fue el nombramiento de un médico naval, un antiguo alumno de Welch, el coronel William Crawford Gorgas, quien desde la muerte de Walter Reed (de apendicitis en 1902) era conocido en los círculos profesionales como una destacada autoridad en enfermedades tropicales. Gorgas era un hombre de cuarenta y nueve años, educado, de cabello blanco, y cuyos ojos risueños y carácter alegre ocultaban una tenacidad admirable. Todo el mundo hablaba bien de él. Era hijo del general confederado Josiah Gorgas, un militar de carrera nacido en Pensilvania que había llegado a ser jefe de artillería de Jefferson Davis; y así, por motivos políticos, el nombramiento ayudó a compensar el predominio de yanquis en la comisión.

Los siete habían sido elegidos bastante deprisa —demasiado deprisa, concedería después Roosevelt— durante la última semana de febrero. El 4 de marzo envió siete telegramas en los que anunciaba los nombramientos y daba a cada uno de los destinatarios cuatro días para dejar lo que estuvieran haciendo y presentarse en la Casa Blanca. (Walker y el general Davis ya se encontraban en Washington; Burr y Parsons estaban en Nueva York; Hecker, en Detroit; Harrod, en Nueva Orleans, y Grunsky, en San Francisco.) En su primera reunión con ellos, Roosevelt manifestó que no estaba interesado en su opinión política. Habían sido elegidos por su fama de integridad y su capacidad. No tenía nada que apuntar sobre los detalles de su trabajo. «Esta nación insistirá en que se logren resultados.»

La comisión estableció su cuartel general en el edificio Star, en la calle 14, y el cargo de ingeniero en jefe se le ofreció a un directivo del ferrocarril de Chicago llamado John Findley Wallace, quien lo aceptó en el entendimiento de que el trabajo exigía residir en el Istmo. Su salario iba a ser de 25.000 dólares al año, que era mucho más alto que el de cualquier otro empleado gubernamental en 1904, con excepción del presidente, y superior en 10.000 dólares al que él estaba recibiendo como gerente general

de la Illinois Central. El ingreso anual de William C. Gorgas como coronel del Ejército era de 4.000 dólares.

El 9 de mayo llegó la orden ejecutiva de poner a la comisión bajo la supervisión directa del nuevo secretario de Guerra, William Howard Taft[16]. De este modo, la comisión tenía plena autoridad para proceder con la obra del canal.

Así pues, seis meses después de la revolución de Panamá, todo parecía listo para empezar. A los profesores de Yale que todavía ponían en tela de juicio la legalidad de su participación en la revolución, el hombre de Harvard que ocupaba la Casa Blanca respondió con otra de esas réplicas espontáneas dignas de cita para las que tenía un don especial, que eludían por completo el tema, pero que gustaban tanto al país: «Díganles que voy a hacer volar la tierra».

Para William C. Gorgas no había ningún problema acerca de lo que debía hacerse en Panamá. Ni parece que haya tenido ninguna duda de que podría triunfar, pues suponía que de la oficina situada en el edificio Star le llegaría el apoyo necesario. Se concentraría primero en la fiebre amarilla. A su juicio, la malaria era la amenaza más grande y más seria, pero un brote de fiebre amarilla podría causar pánico, y esta enfermedad era su especialidad. Aunque ya se conocían los medios de transmisión de ambas enfermedades, solo se había erradicado la fiebre amarilla como resultado de tal conocimiento —en La Habana, en 1901—, y él había sido el principal responsable.

Se había determinado que el transmisor de la fiebre amarilla era el pequeño, silencioso y plateado mosquito casero conocido como *Stegomyia fasciata*, tal y como el médico cubano Carlos Finlay había anunciado años atrás. Se sabe que existen no menos de dos mil quinientas especies diferentes de mosquitos (en lugar de las ochocientas y pico que creía Finlay), pertenecientes a tres importantes géneros: *Culex*, *Anopheles* y *Aedes*. El grupo *Culex* incluye al mosquito casero de color gris que se encuentra en las latitudes septentrionales (*Culex pipiens pipiens*). Los *Anopheles* son los únicos transmisores de la malaria y también transmiten la

encefalitis o enfermedad del sueño. El *Aedes aegypti* es el *Stegomyia fasciata*, como entonces se le llamaba, el mosquito de la fiebre amarilla.

El mérito de haber encontrado la causa de la malaria, uno de los mayores descubrimientos médicos de todos los tiempos, pertenece al médico inglés Ronald Ross, quien se había dedicado solo al problema en un remoto hospital rural en Secunderabad (India). Aunque la malaria era una asesina mundial que medraba en una ancha zona a ambos lados del ecuador, su mayor número de víctimas humanas estaba en Asia, y en la India era la principal destructora, cobrándose posiblemente un millón de vidas al año. Ross, que había sido un estudiante mediocre, poeta aficionado y músico, había entendido el patrón mediante el cual la enfermedad se extiende, un patrón que parecía bastante simple una vez que lo hubo explicado. En el verano de 1897 disecó bajo el microscopio a un mosquito *Anopheles* después de haber picado a un enfermo de malaria. En el estómago del insecto vio las mismas células circulares que el médico francés Laveran había descubierto en Argelia en 1880, el parásito de la malaria *Plasmodium falciparum*. Además descubrió que las células estaban creciendo.

Esa noche escribió en su libreta un poema en el que describía el momento. Iban a ser sus únicos versos publicados, cuya última estrofa se hizo famosa:

> Yo sé que salvará miles de vidas
> esta cosa tan pequeña.
> Oh, muerte, ¿dónde está tu aguijón?
> ¿Tu victoria, oh, sepultura?

Sin embargo, hasta el año siguiente no se pudo probar por fin su teoría del mosquito, localizando las glándulas salivales del insecto y descubriendo que el parásito que crecía en su estómago acababa invadiendo todas las partes del cuerpo, incluidas esas glándulas. «La puerta está abierta —escribió en una carta exultante a Inglaterra—, y estoy entrando y recogiendo los tesoros.»

La solución era esta: el *Anopheles*, un mosquito marrón relativamente grande, con pequeñas manchas negras en las alas, transmitía la malaria solo después de haber picado a alguna persona que estuviese infectada por la

enfermedad. El mosquito chupaba la sangre que contenía al parásito, este se multiplicaba en su estómago, después se desplazaba hacia las glándulas salivales, de donde el parásito pasaba a la sangre de quienquiera que fuera picado a continuación por el mosquito. En otras palabras, el insecto no era la fuente, sino solo el agente transmisor. Pero este insecto peculiar era el único medio de transmisión. Por lo tanto, solo podía causar daño cuando había sangre infectada que pudiera chupar, es decir, cuando hubiera cerca algunas personas que estuvieran enfermas de malaria. Así pues, la forma de erradicar la malaria no era solo acabar con el mosquito *Anopheles*, sino dificultarle lo más posible acercarse a cualquiera que tuviera la enfermedad.

La idea de prevenir las epidemias de malaria exterminando al *Anopheles* fue expresada por primera vez en una carta dirigida por Ross al Gobierno de la India el 18 de febrero de 1901. Al año siguiente, Ross publicó un pequeño libro, *Mosquito Brigades*, en el que explicaba cómo debería organizarse tal campaña. Por entonces, sin embargo, Gorgas y sus médicos de la Marina habían demostrado en La Habana lo que casi nadie creía posible. En 1901, en una de las ciudades más asoladas por esta enfermedad, habían eliminado la fiebre amarilla en menos de ocho meses y prácticamente habían acabado con la malaria. No había existido en la historia médica o militar nada comparable a su guerra contra los mosquitos.

Gorgas no había participado en el descubrimiento de las causas de la fiebre amarilla. Dio la casualidad de que fue uno de los últimos médicos del Ejército que aceptó la teoría del mosquito. Al igual que Ross, había llegado al ejercicio de la medicina sin mayor interés o entusiasmo, y la mayor parte de su vida profesional la había pasado de servicio en fuertes militares tan alejados como Secunderabad de los descubrimientos e innovaciones que habían transformado de forma tan espectacular la ciencia médica durante la última parte del siglo XIX. En 1880, el año en que Gorgas terminó su formación en Bellevue, la teoría de que la enfermedad se debía a un germen se hallaba todavía en discusión; de 1880 a 1900 —los años que marcaron el surgimiento de Pasteur, Koch, Lister, los cimientos de la Johns Hopkins—, Gorgas se encontraba en lugares como Fort Brown (Tejas) o Fort Randall (Dakota del Sur), atendiendo las obligaciones rutinarias. Fort Randall,

situado en una llanura ilimitada, se encontraba a 120 kilómetros del ferrocarril más cercano.

Gorgas se convirtió en médico por una determinación de su niñez de seguir la carrera militar. En Richmond, cuando era niño, había visto a su padre entrevistarse con Lee y Jackson en el salón delantero de su casa, y en el último invierno de la guerra, cuando las andrajosas tropas confederadas llenaron las calles, insistió, a los diez años, en andar descalzo. Se licenció en letras en la pequeña y luchadora Universidad del Sur de Sewanee (Tennessee), en la que habían nombrado rector a su padre, pero determinado todavía a ser soldado en contra de los deseos de su padre, intentó ingresar en West Point. Cuando la Academia lo rechazó, decidió estudiar medicina porque era el único camino que le quedaba para entrar en el Ejército.

Sus compañeros de clase en el Bellevue Medical College de Nueva York recordarían a *Billy* Gorgas como un cristiano devoto, un hombre con descuidada ortografía, demasiado pobre para volver a casa en vacaciones, el más simpático de la clase e «imperturbable». En Bellevue fue donde encontró al doctor Welch, entonces casi de treinta años, y, después de haberse titulado en junio de 1879, Gorgas pasó otro año como interno en el Hospital Bellevue.

Mientras tanto, su padre, enterado de que Gorgas no había cambiado de parecer, afirmaba que la vida de un médico militar «no era una vida que debía desearse como algo permanente. No es en el ejército donde la posición de un médico es ennoblecedora».

Más adelante, Gorgas pensaría que la historia de su vida tenía un propósito grande y definido, quizá voluntad de Dios. Era como si cualquier cambio importante hubiera sido diseñado para prepararlo para una tarea histórica. No era una persona que se detuviera demasiado en cuestiones de destino cósmico, y su modestia genuina era una parte importante de su considerable encanto. «Yo no tengo mucho de doctor —señaló una vez en una reunión de médicos destacados—, es decir, no tengo experiencia en el cuidado de los enfermos, y tampoco tengo mucho de militar, aunque he estado al servicio del Ejército prácticamente durante toda mi vida profesional.» Pero aunque parecía incapaz de hablar de sí mismo con

seriedad, era sumamente serio cuando se trataba de su trabajo y de lo que podía significar para sus semejantes mortales.

Para él, los años pasados en los fuertes fronterizos habían sido muy estimulantes. Había desarrollado su fortaleza física y se había acostumbrado a soportar aburrimiento y privaciones que habrían vencido a otros hombres. Aprendió disciplina y adquirió una devoción inequívoca por el deber. Su esposa recordaría noches en que, envuelto en un abrigo de piel de búfalo, salía en un trineo en medio de una tempestad de nieve de las de Dakota del Norte para ayudar a nacer a un niño en una cabaña a veces a 48 kilómetros de distancia. «Una vida como esa era más que una preparación médica», escribiría más tarde.

Resultaba muy extraño hasta qué grado había afectado la fiebre amarilla su carrera, su vida personal e incluso toda su existencia. Su padre y su madre se conocieron debido a la epidemia de fiebre amarilla que hubo en Mobile en 1853. Su madre era Amelia Gayle, hija de un ex gobernador de Alabama, a la que para su seguridad habían enviado a casa de un hermano mayor que vivía en Mount Vernon, en un pequeño pueblo de las tierras secas y altas al norte de Mobile, donde se encontraba un arsenal federal. Este hermano, cirujano de la compañía que custodiaba el arsenal, vivía junto al joven oficial de artillería que estaba al mando, Josiah Gorgas. La boda se celebró ese mismo año en diciembre, y William, el primero de seis hijos, nació al año siguiente, el día 3 de octubre de 1854. El médico que asistió en el parto, como ya se ha señalado, fue Josiah Nott, el especialista pionero en la fiebre amarilla de Alabama.

La primera prueba de Gorgas como joven oficial del Cuerpo Médico del Ejército fue un brote de fiebre amarilla ocurrido en Tejas. En 1882 fue asignado a Fort Brown, junto al río Grande, cerca del puesto fronterizo de Brownsville, donde la epidemia arrasaba. «Le envío al joven cirujano más progresista de los que están bajo mi mando», informaba el cirujano general al comandante del puesto, y una vez incorporado al trabajo, Gorgas demostró tal persistencia, desoyendo las órdenes estrictas de mantenerse alejado de los barrios infectados, que fue puesto bajo arresto temporal.

Cuando la epidemia empeoró, uno de los casos más graves fue el de la señorita Marie Doughty, cuñada del comandante de la plaza, a la que se

daban pocas esperanzas. Se había cavado para ella una fosa en el cementerio de víctimas de la fiebre amarilla en un islote del río Grande, y Gorgas se había ofrecido voluntario para acompañar el cuerpo y leer los últimos responsos. Pero entonces él también cayó enfermo y, aunque estuvo a punto de morir, se recuperó, al igual que la señorita Doughty, así que convalecieron juntos y se enamoraron. Marie se convirtió en la esposa del médico, después de ir a Tuscalosa para visitar a su madre viuda, y puesto que ya eran inmunes permanentemente a la fiebre amarilla, a Gorgas iban a llamarlo en repetidas ocasiones para labores especiales siempre que aparecía la enfermedad.

Fue ascendido a mayor en la época de la Guerra de Cuba, pero siguió prefiriendo, como más adelante, que le llamaran doctor Gorgas. Cuando las fuerzas estadounidenses ocuparon La Habana en 1898, le pusieron al frente del campamento donde se atendía a los enfermos de fiebre amarilla en el pueblo de Siboney. Uno de los pacientes, recordando la eficiencia y amabilidad de Gorgas, escribió que de no haber sido por él la tasa de mortalidad entre las tropas se habría duplicado. Pero Gorgas seguía sin entender la causa de la fiebre amarilla. Cuando la situación en Siboney se hizo crítica, la única solución que encontró fue quemar el poblado, junto con todos los materiales médicos.

Los grandes descubrimientos sobre la fiebre amarilla realizados en Cuba, que después se iban a llevar al teatro y al cine en la obra de Sidney Howard *Yellow Jack*, se debieron al oficial superior de Gorgas, el doctor Walter Reed, quien tomó la delantera a Carlos Finlay. Cuando los estadounidenses entraron en Cuba, Finlay seguía esforzándose en demostrar que solo el *Stegomyia fasciata* era el transmisor de la fiebre amarilla. Pese a su gran perseverancia no había logrado resultados. Sus mosquitos de laboratorio, cuidadosamente atendidos, chupaban sangre de pacientes enfermos y luego se les permitía atacar los brazos desnudos de víctimas voluntarias. Pero Finlay no consiguió ningún caso de fiebre amarilla. Su idea de que el mosquito tenía que ser el agente transmisor era acertada, y como Ross en la India había llegado a esa deducción solo. Lo que no sabía,

lo que Reed y su equipo iban a demostrar, es que el *Stegomyia fasciata* solo transmite el parásito de la fiebre amarilla según una pauta de tiempo muy especial, y que el desarrollo del parásito dentro del insecto requiere lo que se conoce como período de «incubación extrínseca».

Para que el mosquito quede infectado debe succionar la sangre del paciente que tiene fiebre amarilla dentro de los tres primeros días desde que el paciente ha contraído la enfermedad. Luego, una vez que el mosquito ha chupado la sangre, debe pasar un lapso de doce a veinte días antes de que el mosquito pueda transmitir la infección. El fallo de Finlay era que había empleado a sus mosquitos infectados demasiado pronto.

La determinación de este factor de tiempo crítico, un fenómeno que no solo se le escapó a Finlay, sino a todos los investigadores anteriores, la había efectuado en Mississippi el año de la Guerra de Cuba un virginiano aristócrata que trabajaba en el Servicio de Salud Pública. El doctor Henry Rose Carter, al igual que Gorgas, había sido inmunizado por un ataque previo de fiebre amarilla, y después había hecho de la enfermedad su especialidad. Se había dado cuenta de que era frecuente que cuando un hombre desarrollaba la fiebre amarilla a bordo de un barco, ninguno de sus compañeros de navegación caía enfermo. Se preguntaba si habría algún tipo de período de dilación o de incubación al principio de la enfermedad. Así, durante una epidemia sufrida en Mississippi, realizó un estudio estadístico entre familias rurales que vivían aisladas, registrando minuciosamente cuántas personas —parientes, visitantes— se acercaban al paciente de fiebre amarilla, cuándo y con qué resultado. Y descubrió que un enfermo de fiebre amarilla podía ser visitado sin peligro durante los diez o doce días posteriores a la fecha en que había caído enfermo. Pero transcurrido este período, incluso después de que el paciente había muerto y el cuerpo había sido sacado de la casa, la familia o los visitantes se encontraban en peligro mortal. De ahí dedujo que podía ser que el enfermo no fuera la causa de la contaminación y que tuviera que haber un período de «incubación extrínseca», como Carter lo llamó.

Los descubrimientos de Carter se publicaron dos años después, en 1900, precisamente cuando la Comisión Militar de la Fiebre Amarilla encabezada por Reed llegó a La Habana[17].

Impresionado por Finlay, quien se ofreció para ayudar en lo que pudiera, y por Carter, quien había sido enviado a La Habana, Reed decidió concentrarse sobre el *Stegomyia fasciata* para demostrar que la fiebre amarilla no era una enfermedad causada por la suciedad. Mientras tanto, a Gorgas, que seguía afirmando que sí lo era, le habían encomendado limpiar la ciudad, calle por calle y casa por casa.

Con Reed trabajaban el doctor James Carrol, el doctor Arístides Agramonte y el doctor Jesse W. Lazear. En agosto, unos cuantos días después de haber permitido que un mosquito le picara, el doctor Carrol cayó enfermo con fiebre amarilla, y aunque se recobró, su salud quedó tan dañada que murió unos años después. A mediados de septiembre, mientras colocaba mosquitos sobre pacientes en un barrio donde había enfermos de fiebre amarilla, Lazear vio que un mosquito libre de una especie indeterminada se le paraba en la mano y deliberadamente le dejó que se alimentara con su sangre. Cinco días después, Lazear tenía lo que Gorgas describió como uno de los casos más virulentos de fiebre amarilla que había atendido nunca. El 25 de septiembre, el día en que murió, Lazear fue presa de un delirio tal que se necesitaron dos hombres para mantenerlo en la cama.

Convencido ahora de que la teoría de Finlay era cierta, Reed realizó otros experimentos que probaban de manera concluyente que el *Stegomyia fasciata* era el transmisor, y que ni la inmundicia ni la ropa sucia de vestir o de cama de los enfermos de fiebre amarilla tenían nada que ver con la propagación de la enfermedad. Durante veinte noches, como parte de un experimento, un doctor y tres soldados voluntarios, confinados en una cabaña de un solo cuarto, durmieron con los pijamas sucios de los enfermos de fiebre amarilla en camas que apestaban a vómito negro y otras excreciones, y pese a lo desagradable que resultó la experiencia, ninguno sufrió la menor señal de la enfermedad.

Gorgas había estado a la cabecera de Carrol y de Lazear. Había llegado a ser amigo íntimo de Finlay y sabía que el trabajo de Reed era de capital importancia. Sin embargo, permanecía «sin convencerse». No creía que los mosquitos fueran la causa principal, y mucho menos la única causa. Solo había una forma de determinar si el *Stegomyia fasciata* era el transmisor,

insistía, y era la de acabar con todos los insectos de la ciudad para ver si la fiebre amarilla desaparecía. Reed lo aceptó en teoría, pero se cuenta que le dijo a Gorgas: «No puede hacerse». Gorgas, no menos inseguro acerca del éxito, siguió adelante porque «era nuestro deber tomar precauciones en esa dirección».

Su histórica campaña en La Habana se inició en febrero de 1901. El año anterior había habido 1.400 casos conocidos de fiebre amarilla en la ciudad. En 1901 hubo 37. Pero a partir de octubre de 1901 no se presentó ningún caso. «Por primera vez desde la ocupación inglesa en 1762 —escribía Gorgas a Ronald Ross—, tenemos un octubre libre de fiebre amarilla, y la malaria ha decrecido a menos de la mitad.» En 1902 no hubo casos de fiebre amarilla y las muertes por malaria sumaron 77, en contraste con las 325 habidas en 1900.

Las técnicas desarrolladas en La Habana eran las que Gorgas intentaba utilizar en el Istmo. Sin embargo, como había explicado al general cirujano Sternberg, había considerables diferencias entre la tarea en La Habana y las que había que afrontar en un lugar como Panamá. Sternberg había sido una de las personas de Washington que tanto habían infravalorado el problema de la enfermedad cuando se libraba la guerra cubana. Pero también había sido responsable al final de la guerra del establecimiento de la Comisión para la Fiebre Amarilla. Era uno de los muy pocos que apreciaban la gran importancia de lo que Gorgas había logrado en La Habana, y fue quien decidió que Gorgas fuera el hombre designado por el Ejército en el tema de las enfermedades tropicales. En particular, Gorgas iba a prepararse para desempeñar un papel en la construcción del canal interoceánico, que ambos hombres habían pensado que sería en Nicaragua. En 1902, Gorgas fue enviado a El Cairo para asistir a una conferencia mundial sobre enfermedades tropicales y para supervisar la labor que se estaba realizando sobre la malaria en el canal de Suez según los preceptos establecidos por Ross. Con la autorización de Sternberg, Gorgas pasó también varios meses en París revisando los informes médicos y los historiales archivados en las oficinas de la Compagnie Nouvelle, en un esfuerzo por conocer con precisión las experiencias francesas en Panamá. Pero como Sternberg se había retirado del servicio activo, pasó a depender de John G. Walker.

II

Antes de salir para Panamá, Gorgas hizo un ardiente llamamiento para que se le proporcionara material adecuado y personal experimentado para llevar a cabo su programa. La comisión deliberó y decidió que por el momento sería suficiente un personal mucho más reducido del que el doctor había pensado, y en cuanto a los materiales, el asunto requería un estudio ulterior. De este modo, la avanzada que desembarcó en Colón en junio de 1904 constaba solo de siete hombres, incluidos el doctor Carter y una enfermera inglesa llamada Eugenie Hibbard, y se vieron obligados a empezar su campaña sin la ayuda de materiales tan esenciales como tela de alambre y desinfectantes. «No es una exageración afirmar que […] cuando bajaron a tierra en Panamá para emprender la ingente tarea de acabar en esta jungla con las enfermedades, tenían poco más que sus propias manos y la determinación de su espíritu para empezar a trabajar», recordaría Marie Gorgas.

Descubrieron que toda la región del Istmo era «el paraíso del mosquito». La temperatura, casi uniforme a lo largo del año, permitía la procreación constante de los insectos. Una primera inspección de la ciudad de Panamá reveló una gran cantidad de *Stegomyia* en casi todos los edificios. El *Anopheles* era todavía más numeroso. Según la costumbre local, el agua potable que se utilizaba en las casas se guardaba dentro de ellas en tinajas de barro rojo, en cuyo interior abundaban las larvas del *Stegomyia*. Las larvas del mosquito prosperaban en las cisternas abiertas y barriles para el agua de lluvia situados junto a casi todos los edificios. Era la época de lluvias y por todas partes se formaban innumerables charcos de agua, perfectos para la procreación de mosquitos, muy grandes en las viejas excavaciones francesas, y menores en las depresiones dejadas al levantarse los durmientes del ferrocarril o en las pisadas del ganado que pastaba a campo abierto en la colina de Ancón.

En el hospital de Ancón, donde Gorgas estableció su cuartel general, no había tela alambrada en las ventanas; las plantas de los jardines circundantes creados por los franceses seguían protegidas de las hormigas mediante platos de barro llenos de agua. En los barrios todavía era

costumbre poner las patas de las camas dentro de vasijas con agua. Entre los pocos enfermos que había en los pabellones, no había casos de fiebre amarilla, solo de malaria; pero la mayor parte del reducido personal del hospital —hermanas de la caridad francesas, dos médicos de la misma nacionalidad y un sacerdote— estaban también enfermos de malaria. Cuando anochecía, los enjambres de mosquitos eran tan numerosos en los pabellones que el trabajo tenía que hacerse en relevos: un equipo de doctores o enfermeras protegía al que trabajaba con ventiladores. Una enfermera llamada Jessie Murdock, que llegó en julio con un pequeño contingente de enfermeras estadounidenses, narraría cómo durante el turno de noche se envolvían con vendas empapadas en aceite de citronela.

En La Habana la tarea se había reducido a un área relativamente pequeña, y el éxito obtenido contra la malaria había sido en buena parte un efecto secundario de la principal campaña: el combate contra el *Stegomyia* había dado como resultado la destrucción también de la mayoría de los *Anopheles*. Pero el *Stegomyia* y el *Anopheles* eran criaturas bastante diferentes, al igual que la fiebre amarilla y la malaria eran enfermedades muy distintas, y en Panamá no había una ciudad, sino dos, y entre ellas 80 kilómetros de selva.

Gorgas intentó resolver el problema considerando a los mosquitos depredadores mucho más mortíferos que las fieras más salvajes de la selva. Solo comprendiendo su naturaleza exacta —sus procesos reproductivos, sus hábitos alimentarios, su radio de vuelo y demás— podía tener la esperanza de destruirlos.

Hasta la Guerra de Cuba se conocía relativamente poco acerca de los mosquitos. Hasta 1895, por ejemplo, no se publicó un informe completo sobre las variedades comunes en Norteamérica. La impresión general era que todos los mosquitos eran más o menos iguales. En la época en que Reed y sus colaboradores identificaron al *Stegomyia fasciata* como el mosquito transmisor de la fiebre amarilla, nunca se habían hecho estudios sobre la vida de los insectos. Así pues, también pasó a ser parte de la tarea de Gorgas en La Habana, y descubrió con sus colaboradores peculiaridades asombrosas que fueron de enorme valor.

Visto bajo el microscopio, el *Stegomyia* es una criatura de notable hermosura. Su color general es gris oscuro, pero el tórax está marcado con un dibujo en forma de lira de color blanco plateado; el abdomen presenta franjas plateadas, y las seis patas articuladas muestran listas alternativas negras y blancas. Entre los mosquitos, el *Stegomyia* es el colmo de la elegancia.

El *Stegomyia* es también, como la rata, una criatura vinculada a la sociedad humana. Sobrevive manteniéndose cerca de los seres humanos. Como sucede con todas las clases de mosquitos, solo la hembra es la que pica, es decir, solo la hembra se nutre de sangre, mientras que los machos se alimentan de otros líquidos, como los jugos de la fruta, y son bastante inocuos. Para la hembra, la sangre es esencial para madurar sus huevos. Aunque la hembra del *Stegomyia* puede alimentarse de cualquier animal de sangre caliente, tiene decidida preferencia por la sangre humana, y así el ciclo completo de la vida del insecto debe mantenerse en estrecha asociación con la sociedad humana.

Aunque todos los mosquitos ponen sus huevos en el agua, el mosquito transmisor de la fiebre amarilla es muy singular en cuanto a la situación del agua y su condición. El *Stegomyia* hembra solo depositará sus huevos en un edificio ocupado por seres humanos o en sus cercanías, y solo en el agua contenida en determinados tipos de recipientes artificiales, como una tinaja de barro o un barril para el agua de lluvia. Además, es esencial que el agua esté limpia.

Disponiendo de dicha información, adquirida durante los trabajos efectuados en La Habana, el problema de la destrucción del transmisor de la fiebre amarilla se hacía infinitamente más manejable. «Los hombres que logran la grandeza —iban a escribir los hermanos Mayo en un ensayo sobre Gorgas— no trabajan con mayor complejidad que el hombre común y corriente, sino con mayor sencillez […]. Al tratar asuntos complejos, con la sencillez natural en él, iba directamente al grano, sin dejarse influir por la confusión de detalles en la que los hombres más pequeños se habrían perdido.» En La Habana, la tarea imposible de destruir todos los mosquitos se redujo a acabar con una clase particular de mosquitos; luego, una vez conocidas las peculiaridades naturales de esa especie, fue posible reducir el

trabajo todavía más. La campaña se centraría sobre el método de propagación del insecto. La tarea, muy simple, consistía en eliminar toda posible oportunidad de que la hembra del *Stegomyia* depositara sus huevos. La fiebre amarilla fue erradicada principalmente haciendo desaparecer de la ciudad todos los lugares donde hubiera agua estancada, cerrándolos herméticamente con tela de alambre o tapas de madera, o cubriéndolos con una delgada capa de queroseno, idea sugerida por primera vez para el control del mosquito en 1892 por el entomólogo Leland O. Howard. (El petróleo no solo hacía desistir al mosquito de poner sus huevos, sino que mataba a las larvas que ya se encontraban en el agua, puesto que necesitan aire para sobrevivir.)

En La Habana se destruyeron millares de mosquitos adultos mediante la fumigación sistemática de las casas donde se presentaron casos de fiebre amarilla. Se sellaron herméticamente puertas y ventanas con papel de periódico, habitación por habitación, y se quemaron durante una hora o más cazuelas llenas de azufre o piretro en polvo (una flor seca utilizada como insecticida). Pero el blanco principal fueron las tinajas de agua, los barriles, las cisternas, todos los recipientes abandonados, los botes de hojalata o platos rotos en los que pudiera estancarse el agua de lluvia. Se hizo una ficha de cada casa o edificio dentro de los límites urbanos; la ciudad se dividió en secciones, y se enviaron inspectores para que informaran a diario sobre el estado de reproducción del *Stegomyia* en las casas dentro de sus distritos. El agua que se guardaba dentro de la casa para uso doméstico tenía que cubrirse. Había sido una tarea laboriosa, a menudo desagradecida, pero muy sencilla en teoría, y los resultados aparecieron asombrosamente pronto.

La hembra del *Stegomyia* pone en cualquier lugar de 35 a 120 diminutos huevos negros, y el ciclo de maduración del huevo a larva, pupa y mosquito dura menos de diez días. Así que, una vez organizada y en práctica la campaña, la población de *Stegomyia* disminuyó bastante deprisa. Los mosquitos adultos murieron, ya sea por fumigación o por la edad, después de tres o cuatro semanas, y puesto que el *Stegomyia* tiene un radio de vuelo muy limitado (otra característica descubierta por Gorgas y su equipo), se trasladaron a la ciudad pocos relevos desde los poblados circunvecinos. Así

fue como se obtuvo tan rápida y decisivamente esa victoria sobre la fiebre amarilla.

El *Anopheles*, el mosquito transmisor de la malaria, era una criatura muy diferente y, por lo tanto, presentaba un problema muy distinto. Para empezar, el *Anopheles* no es un insecto que solo se críe en las casas. La hembra, a diferencia de su semejante *Stegomyia*, deposita sus huevos en cualquier clase de agua: pantanos estancados, marismas, canales obstruidos, acequias o charcos lodosos. El *Anopheles*, por consiguiente, es una criatura tanto de campo o selva como de patio trasero. Así, mientras que los mosquitos *Stegomyia* eran fáciles de encontrar dentro de un radio de vuelo y sus criaderos estaban claramente definidos, el *Anopheles* estaba en todas partes y en cantidades fantásticas, puesto que la hembra deposita alrededor de doscientos huevos cada diez días.

Las medidas sanitarias tomadas en La Habana —la eliminación de los desperdicios y la basura, la instalación de sistemas adecuados de drenaje, más la campaña para eliminar los criaderos del *Stegomyia*— habían tenido el efecto de no dar a los mosquitos, incluido el *Anopheles*, muchas oportunidades de propagarse dentro de los límites de la ciudad. ¿Pero qué posibilidad habría en Colón con sus pantanos o a lo largo del trazado del canal?

Gorgas subrayó a sus colaboradores que la malaria, y no la fiebre amarilla, era el problema sobre el que se decidiría su éxito o fracaso. La malaria, señalaba, había sido la causa del mayor número de vidas perdidas durante los años de los franceses. «Si podemos controlar la malaria, no me preocupan demasiado las demás enfermedades. Si no podemos controlarla, nuestra tasa de mortalidad va a ser muy elevada.» Los conocimientos reunidos en La Habana sobre el *Stegomyia* tendrían que recabarse ahora sobre el *Anopheles*.

La cuestión inicial era en qué especie particular de *Anopheles* había que centrarse. «No se sabía cuántas clases de *Anopheles* había —escribió Joseph Le Prince, uno de los integrantes de la avanzada de Gorgas—, ni tampoco a ciencia cierta cuáles eran las transmisoras importantes de la malaria.» Para Le Prince, que había sido la mano derecha de Gorgas en La Habana, era evidente que todavía se necesitaba mucho trabajo de investigación.

> No teníamos medio de determinar de qué forma los cambios estacionales afectarían la propagación, y los datos disponibles no eran fiables. En general, se creía por entonces que todos los mosquitos viajaban más o menos con las corrientes de aire suaves, pero no se conocían a ciencia cierta sus hábitos de vuelo, y la amplitud de vuelo del *Anopheles* […] estaba todavía por determinarse. No se sabía si la topografía afectaba, o cómo afectaba, la distribución de las especies; si las larvas del *Anopheles* que medraban en pequeñas acumulaciones de agua recogidas por las plantas eran importantes o si algunas especies se hallaban confinadas a límites geográficos fijos.

Así, mientras se iba reuniendo y archivando información detallada sobre el paradero de las larvas del *Stegomyia* en la ciudad de Panamá, se recogían cuidadosamente las larvas y las pupas del *Anopheles* de las charcas y pantanos a lo largo del trazado del canal, se las sacaba con cucharas esmaltadas de blanco, se las vaciaba en frascos de boca ancha, y se llevaban a un laboratorio provisional en el hospital de Ancón. Se descubrió que los *Anopheles* adultos vivos recogidos en los poblados junto a las vías del ferrocarril no lograban sobrevivir al viaje de vuelta a menos que se los protegiera cuidadosamente de la luz solar directa, la lluvia y las corrientes de aire fuertes. Esta observación iba a tener después un valor considerable.

Este estudio preliminar desveló la presencia de criaderos de *Anopheles* en casi todos los asentamientos existentes o sus proximidades y en los campamentos abandonados construidos por los franceses. En un campamento de trabajo en Culebra, poblado por unos quinientos jamaicanos, Gorgas descubrió que todos los niños que examinaba tenían el bazo muy agrandado, signo de una infección de malaria crónica. Todos los adultos con los que conversó hablaron de ataques de escalofríos y fiebre intermitentes durante los seis meses precedentes. En una colina por encima de ese mismo poblado estaba acampado un destacamento de Infantería de Marina estadounidense, y la mitad de sus miembros ya tenían malaria. «La situación —escribió— es casi la misma que si estos cuatrocientos o quinientos nativos tuvieran viruela y nuestros infantes de Marina no hubieran sido vacunados nunca.»

Nadie intentaba siquiera calcular el número aproximado de *Anopheles* que había en un lugar determinado. Dentro de las instalaciones del mismo hospital su presencia era extraordinaria. Sobre el tablero de una sola puerta un concienzudo ayudante contó cincuenta y cuatro. Al igual que el

Stegomyia, el *Anopheles* era fácilmente reconocible cuando estaba posado. En contraste con los mosquitos comunes del norte, que presentan la trompa prensil y la cabeza dobladas en ángulo recto respecto a su cuerpo, el *Stegomyia* y el *Anopheles* mantienen la trompa prensil, la cabeza y el cuerpo en línea recta, pero formando un ángulo con respecto a la superficie sobre la que se encuentran. Cuando se está alimentando sobre un brazo o una muñeca, el *Anopheles* parece que se sostiene sobre la cabeza.

Para determinar el momento del día o de la noche en que el *Anopheles* chupaba sangre, los hombres se tendían en catres en uno de los pabellones, provistos cada uno de varias cajitas y un reloj. Cada vez que un mosquito picaba o trataba de picar, era capturado, metido en la cajita y sobre ella se anotaba el día y la hora. Se llegó a la conclusión de que el *Anopheles* atacaba al hombre en descanso a cualquier hora, aunque las nocturnas eran con creces las peores. La duración de la vida del insecto parecía rondar el mes, y en ese tiempo la hembra necesitaba una ingesta de sangre cada dos o tres noches. Su picadura no producía una hinchazón apreciable, ni el picor era especialmente molesto. Era frecuente que una persona no se diera cuenta de que había sido picada por un *Anopheles*.

Transcurrido poco más de un mes, con escasas excepciones, la pequeña fuerza estadounidense, Gorgas incluido, había caído enferma con malaria.

El tiempo era la preocupación acuciante, porque aunque no hubiera más que uno o dos casos de fiebre amarilla, y nada graves por el momento, la situación podía cambiar rápidamente tan pronto como el *Stegomyia fasciata* dispusiera de un nuevo material humano para alimentarse. La comparación que utilizaba Gorgas para explicar el violento efecto de onda de la fiebre amarilla —la aparente ausencia de la enfermedad seguida de su súbita y nociva aparición— era la de los rescoldos en los que las brasas ocultas estaban a la espera de nuevos suministros de combustible. La llegada de varios miles de personas no inmunizadas equivaldría a amontonar leña seca; al principio no ocurriría nada; luego la enfermedad prendería fuego; los mosquitos transmisores infectarían todavía más víctimas con el mortífero parásito, creando, por lo tanto, más sangre enferma para alimentar más mosquitos. Incontrolada, la enfermedad se convertiría en una monstruosa

progresión geométrica de muerte, arrebatando cientos, quizá miles, de vidas.

Si las condiciones en el Istmo permanecieran estables y se llevaban a Panamá de veinte a treinta mil hombres como se planeaba, Gorgas calculaba que la tasa anual de mortalidad debida solo a la fiebre amarilla podría alcanzar de tres a cuatro mil personas.

Había comenzado la acumulación de hombres y equipo. Cada vapor que llegaba traía un contingente de futuros carpinteros, mecánicos, oficinistas, ingenieros auxiliares, ansiosos todos de estar «en los comienzos de Panamá». El general Davis, que había sido nombrado primer gobernador de la Zona del Canal, y el ingeniero en jefe Wallace habían llegado y fijado su residencia en la ciudad de Panamá. Gorgas, que seguía trabajando con el mismo personal reducido, trató de explicar la situación, la necesidad de decisiones inmediatas en lo relativo a hombres y materiales, pero no logró nada.

En agosto, el almirante Walker y varios miembros de la comisión llegaron para hacer una gira de inspección, y Gorgas volvió a intentar que lo escucharan. El almirante y su comitiva se marcharon, las semanas pasaron y nada ocurrió. Las solicitudes que Gorgas enviaba por cable eran respondidas de forma evasiva, cuando eran respondidas. Al final se le recordó por cable de vuelta que este sistema era caro y que en adelante utilizara el correo.

III

En esencia, el problema era que el almirante Walker, el gobernador Davis y varios otros integrantes de la Comisión del Canal, al igual que una gran parte del pueblo y sus dirigentes políticos, no tomaban en serio la idea de que los mosquitos podían ser la causa de la fiebre amarilla y de la malaria. Gastar tiempo y dinero cazando mosquitos en Panamá sería derrocharlos de la manera más irresponsable.

Puede parecer inconcebible que las mentes de los hombres que ocupaban tales puestos estuvieran tan cerradas ante todo lo que se había aprendido y demostrado en Cuba, por no mencionar las insistentes advertencias de Roosevelt y Welch. En la interpretación convencional de la historia, el avance humano está marcado por pasos específicos importantes: el 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk, los hermanos Wright vuelan en una máquina más pesada que el aire y de inmediato amanece una nueva era; en un pabellón hospitalario en las afueras de La Habana, el doctor Jesse Lazear muere como mártir, y el desconcertante horror del vómito negro se resuelve por fin. Pero rara vez las cosas suceden de este modo. Las ideas también tienen su período de incubación extrínseca, en particular si son contrarias a lo que siempre ha parecido de sentido común. En el caso de los hermanos Wright, tuvieron que pasar cinco años desde la proeza de Kitty Hawk para que el mundo aceptara la idea de que una máquina podía volar.

Durante las largas audiencias del Comité Morgan en 1902, antes de que se aprobara el Proyecto de Ley Spooner, a pesar de la preocupación expresada por la enfermedad en Panamá y el recuerdo de la tragedia francesa, la teoría del mosquito no se había discutido. George Morison la mencionó una vez de pasada, pero sin provocar el menor interés en los demás, que se habían contentado con divagar sobre los vapores miasmáticos que emanaban de todos los paisajes del Istmo. No se hizo referencia a los importantes descubrimientos logrados por Ross o Reed, ni se dijo nada del éxito patente de Gorgas en La Habana. Aunque todos los esfuerzos de la Comisión sobre la Fiebre Amarilla y los trabajos de Gorgas los había llevado a cabo el Ejército, los informes resultantes se habían publicado a expensas del Gobierno.

En el otoño de 1904, sin que la situación en el Istmo hubiera mejorado, Gorgas regresó a Washington para abogar por su caso. Habían pasado casi cuatro años desde el memorable informe de la Comisión sobre la Fiebre Amarilla. Ross había obtenido el premio Nobel en 1902 por sus descubrimientos. Un congreso científico celebrado en París en 1903 había revisado por completo los trabajos de Reed y había declarado que la transmisión de la fiebre amarilla por medio de un mosquito era «un hecho demostrado científicamente». Pero para Walker, Davis y los restantes

miembros de la comisión, Gorgas estaba perdiendo el tiempo. La palabra utilizada por Walker para calificar la teoría sobre la infección por medio del mosquito era «tontería». Gorgas se pasó horas enteras esperando en la antesala de Walker, y más horas todavía revisando con este las pruebas que apoyaban su teoría. El procedimiento correcto, insistía Walker, era acabar con la basura y los gatos muertos, pintar las casas, pavimentar las calles. En su celo llegó a ofrecer darle a Gorgas una serie detallada de reglas para guiarlo en su trabajo.

Walker seguía siendo un bastión de integridad. Los años que había dedicado a la cuestión del canal, su estudio del desastre francés en particular, lo habían convencido de que el gasto inútil de material y el soborno eran las amenazas más graves para el éxito estadounidense en Panamá. A Gorgas le señaló: «Hagamos o no el canal, dejaremos las cosas tan bien dispuestas que los miembros del Capitolio no podrán encontrar después de nosotros nada que se parezca al soborno».

Con Davis, quien había regresado por breve tiempo a Washington, Gorgas no obtuvo mejores resultados. «¿Qué tiene que ver eso con la construcción del canal?», fue su réplica al plan del médico. Davis profesaba gran amistad a Gorgas, así que trataba de «enderezarlo» con un tono que el médico describiría más tarde como amable y paciente. «Lo del mosquito es un disparate —le dijo Davis—. Todos los que están de acuerdo con usted están equivocados. Quítese esa idea de la cabeza.»

Antes de que Gorgas saliera para Washington, varios de los miembros de su equipo le habían instado a que renunciara antes que seguir afrontando un obstruccionismo e ignorancia tan continuos. Pero sin haber llegado a nada con la comisión —que le demostró la poca autoridad que en realidad poseía—, se embarcó de nuevo rumbo a Colón a las pocas semanas. La actitud del viejo Walker, aunque exasperante, ya la había experimentado antes en los militares. Había sabido dominarse. No hizo ningún intento de socavar o desplazar a ninguno de la comisión, ni recurrió a influencias políticas o sociales para llegar al Departamento de Guerra o la Casa Blanca. El doctor no era un luchador ni un intrigante, pero tampoco se daría por vencido. «Aquella tenacidad que había sido siempre su principal cualidad

[…] lo obligó a continuar su misión», según expresó su esposa. Regresaba para quedarse, pues esta vez la llevó consigo.

De todas las personas que habían sido nombradas para ocupar cargos de importancia ese año, solo Gorgas continuaría. No solo estaba bien preparado para su puesto y era la única designación cabal realizada en 1904, sino que también iba a ser el único cargo importante que iba a permanecer trabajando en el Istmo de principio a fin.

En las memorias publicadas de Marie Gorgas encontramos algunas de las primeras impresiones sobre Panamá tal como fueron registradas por un miembro del grupo estadounidense del canal. Colón era «indeciblemente sucio», estaba atestado de niños desnudos, era horroroso, estaba ruinoso y resultaba terriblemente deprimente. Pero el viaje de dos horas por el ferrocarril de Panamá lo compensaba con creces. En algunos lugares la selva se agolpaba a los costados de su vagón y era maravillosamente bella. Desde la estación de la ciudad de Panamá se trasladaron a Ancón en un coche descubierto por «un mar de lodo que a veces llegaba al eje de las ruedas». Su vivienda iba a estar en el segundo piso del hospital, en el Pabellón Once, en otros tiempos, el pabellón para los oficiales franceses.

> El doctor Carter salió a recibirnos […]. Un tramo de escalera conducía a la galería del segundo piso. Aunque solo eran un poco más de las cinco, el breve crepúsculo daba un aspecto sombrío, aunque refrescante. Se me elevó el ánimo. A la derecha, frente a las escaleras, estaba la amplia sala de estar, amueblada confortablemente […] con sillas de mimbre y pequeñas mesas, era una habitación con muchas ventanas. Siguiendo la galería, a la derecha había un dormitorio que llegaba hasta el porche trasero […]. Dos pequeñas habitaciones al otro lado del porche trasero estaban habilitadas como baño y cuarto de servicio. No había agua corriente y, como descubrí después, el agua era muy escasa y se entregaba a diario en pequeñas cantidades.

Le contaron que durante los años de la ocupación francesa en ese edificio —y en esos mismos cuartos— habían muerto de fiebre amarilla más hombres que en cualquier otro edificio del Istmo.

Después de la comida en compañía del personal —servida «al estilo español», en seis o siete platos, en una estancia protegida con tela de

alambre e iluminada con velas del piso bajo—, ella, su esposo, el doctor Carter y varios otros regresaron a la galería superior.

> La noche en el trópico tiene algo seductor. El doctor Gorgas experimentaba un placer melancólico en escuchar el susurro de las palmas reales […] viendo con la imaginación a través del humo de su cigarro los espíritus que rondaban el viejo edificio […].
>
> Era una noche hermosísima y llena de estrellas. Más allá se extendía el gran Pacífico, las islas en la distancia se veían como tenues puntos […] cada lugar repleto de la historia de glorias idas y grandes empresas.

La noche, con sus «ruidos crepitantes en el techo y en el suelo», tuvo mucho menos encanto. Por la mañana tuvo la primera panorámica de la ciudad y la bahía que se extendía debajo.

> Estábamos en un punto elevado y solo el camino separaba nuestro pabellón de la escarpada cuesta que descendía hacia el valle, una cuesta tan empinada que se había tenido que construir un muro como protección. El camino estaba bordeado por una fila de imponentes palmeras reales plantadas por los franceses […]. Más allá de una franja de valle verde se veían emerger colinas y montañas de la pesada neblina […]. El sol se estaba levantando del Pacífico, un fenómeno extraño, y los rayos daban una apariencia de joyas a las plantas húmedas por el rocío y a las hojas de los árboles […].
>
> La ciudad de Panamá se encontraba tentadoramente cerca […]. Desde nuestra altura, las sombras pastel de los tejados de teja españoles se discernían con facilidad, lo mismo que la animación y movimiento de las calles.

Sin embargo, se contentó con limitar sus excursiones a los paseos alrededor de la colina de Ancón en compañía de las monjas francesas con sus hábitos azules y amplias cofias blancas, o de Laura Carter, esposa del doctor Carter, quien había llegado a mediados del verano.

La señorita Hibbard, la enfermera jefe, Jessie Murdock, y las restantes enfermeras estadounidenses (Margaret Magurk, Mary Markham, Eleanor Smith y Anna Turner) estaban alojadas en otro pabellón. «Viejas y oxidadas camas francesas, con almohadas y colchones medio húmedos, se alineaban junto a las paredes», recordaba Jessie Murdock. «Cada [cama] tenía una vela, pero pronto se descubrió que no era prudente que se encendieran porque atraían mariposas nocturnas y toda clase de insectos. No obstante, a pesar de tantas dificultades, no estábamos descorazonados, sino que disfrutábamos plenamente esta nueva experiencia.»

El alojamiento en el pabellón para los miembros solteros del equipo no era menos «lujoso», como uno de ellos, W. C. Haskins, recordaría a uno de sus conciudadanos de Oelwein (Iowa):

> Una silla de respaldo recto era todo el mobiliario […]. No teníamos ni una sola lámpara […]. No había espejos, y el afortunado que poseía uno de ellos era envidiado por todos. Algunos se peinaban y afeitaban con la ayuda de los oscilantes cristales de las ventanas colocados contra la pared. No había más que dos lavamanos para todos […]. Vivíamos en constante terror por los alacranes o escorpiones, que parecían tener predilección por los edificios que hacía mucho tiempo no se ocupaban y por dormir en tus ropas o zapatos.

Gorgas, que hablaba un poco de español, se había esforzado más que cualquier otro estadounidense del Istmo para ganarse la amistad y la confianza de los panameños. El apellido Gorgas era español. Según la tradición familiar, era descendiente de un español que se estableció en Holanda en el siglo XVI, cuando España gobernaba los Países Bajos. Por la experiencia que había tenido en Cuba, apreciaba el orgullo y el humor latinos. En Manuel Amador, un colega médico, tenía un aliado especialmente importante. Su tacto, su sensibilidad hacia los sentimientos de los demás, eran inagotables. Un ingeniero estadounidense lo recordaría como «un hombre bondadoso, comprensivo y tranquilo». El doctor Victor Heiser, un joven médico estadounidense que estaba de paso hacia las Filipinas, vio a un mendigo que detenía a Gorgas en la calle. «Se inclinó hacia el hombre, estrechó su mano, le preguntó su nombre y luego le dio un centavo, la única moneda que llevaba, supongo, pero lo hizo todo con tanta naturalidad y dignidad que el hombre se alejó muy complacido.»

Por el secretario privado de Gorgas se sabría también años después que el amable doctor, de apariencia tan imperturbable, podía exasperarse tanto por el papeleo y la burocracia de Washington que recogía todos los papeles de su escritorio, los guardaba en un cajón y se marchaba furioso del despacho para no dejarse ver durante un día o dos.

Se levantaba temprano y se preocupaba poco de su ropa. Su conjunto acostumbrado era un ajado traje de civil de tres piezas, con cuello duro y desmontable, y corbata negra con alfiler. Sus placeres principales eran la comida —casi todo cuanto se le ponía delante—, montar a caballo, un vaso

de cerveza, la conversación y los libros, cuya lectura efectuaba según una rutina de toda la vida. Siempre tenía tres libros a la mano —uno científico, uno de literatura clásica o historia, y una novela ligera— que tomaba por turno, otorgándole a cada uno veinte minutos exactos medidos con un reloj de bolsillo colocado sobre la mesa junto a su silla. De esta forma, decía, podía recordar lo que leía.

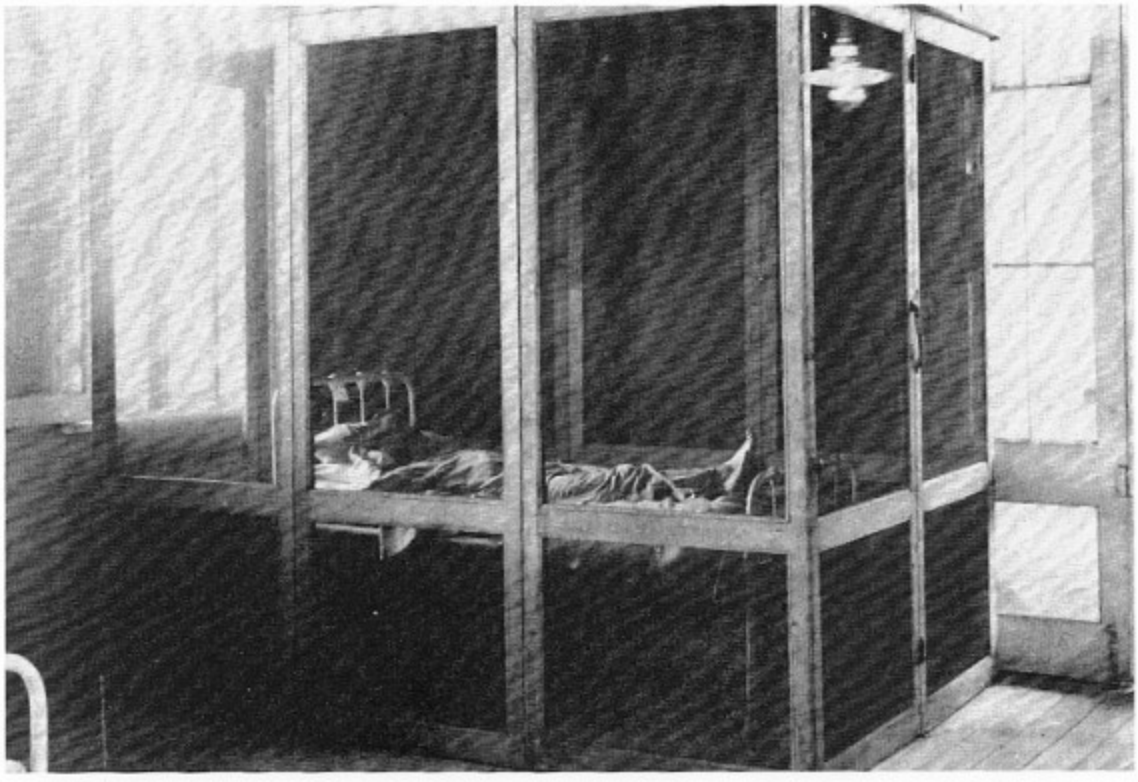
«Le gustaban sobre todo los relatos de aventuras de H. Rider Haggard —recordaría su hija—. *Las minas del rey Salomón*. Yo pienso que esos libros tuvieron mucho que ver con el entusiasmo que sentía por la aventura de Panamá, por estar entonces en la selva.»

En el otoño de 1904, durante el tiempo que Gorgas estuvo en casa de vacaciones, fue cuando Ronald Ross hizo su breve y casi inadvertida visita a Panamá, invitado por él. Ross cruzó el Atlántico para asistir a la Feria Mundial en San Luis, donde, entre otras cosas, observó sorprendentes cantidades de mosquitos *Stegomyia* y *Anopheles* prosperando muy bien. A continuación, después de haber pasado unos agradables días con William Osler en Baltimore, zarpó para Colón en el vapor *Advance*. Gorgas fue al muelle de Nueva York para verlo partir. Antes de que el barco zarpara, estuvieron sentados charlando durante una hora en el puente de popa los dos hombres que habían hecho más que nadie para eliminar del mundo la plaga tropical y cuya solitaria e interminable batalla contra la indiferencia y hostilidad oficiales los había hecho desde hacía mucho tiempo hermanos de sangre.

Tras una semana en el Istmo, Ross describió la campaña proyectada de Gorgas como un esfuerzo notable en todos los aspectos. Declaró que se podía hacer de Panamá un ejemplo para todo el mundo.

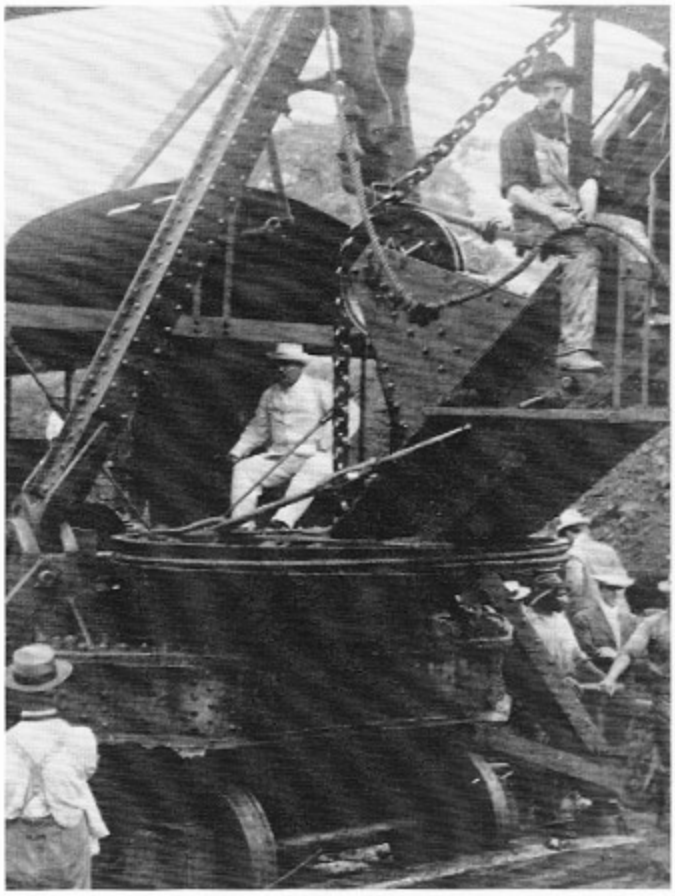


Brigada de fumigación, ciudad de Panamá. (Compañía del Canal de Panamá.)



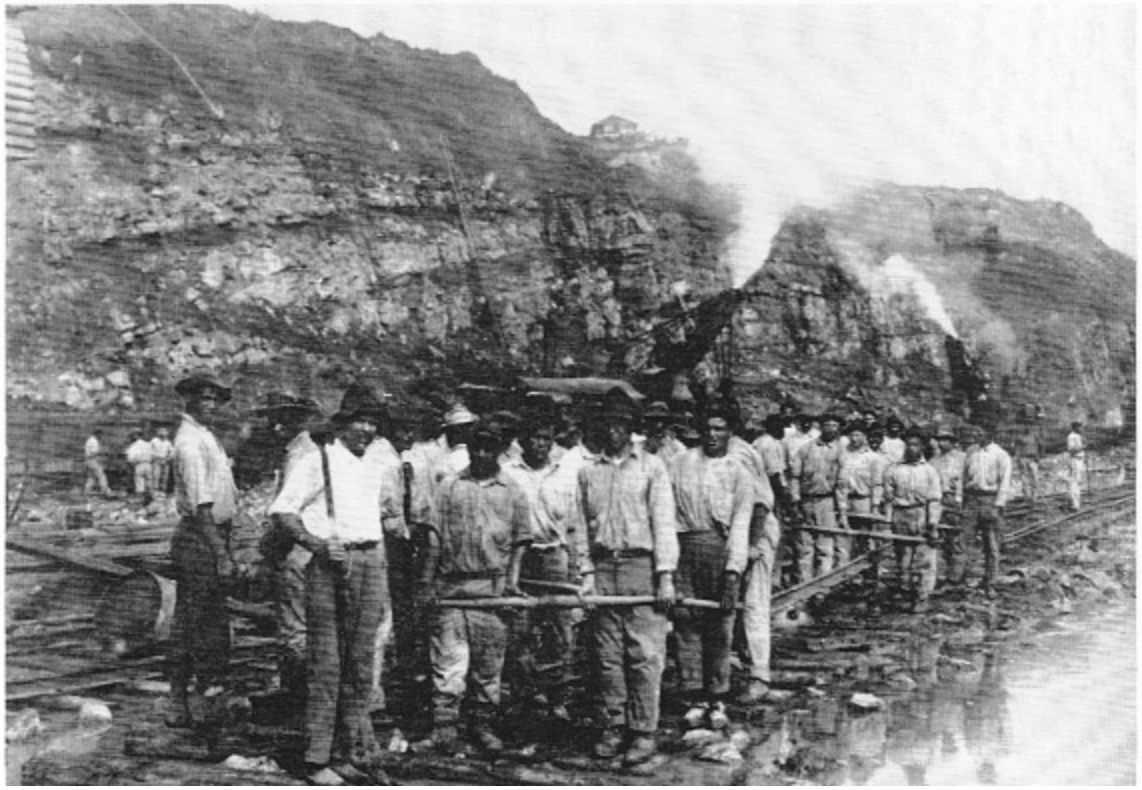
Paciente con fiebre amarilla dentro de una cámara de aislamiento portátil en el hospital

Paciente con fiebre amarilla dentro de una cámara de aislamiento portátil en el hospital de Ancón. (Archivos Nacionales.)



«El hombre y la máquina»: Theodore Roosevelt asume su famosa posición sentado a los mandos de una pala mecánica Bucyrus de 95 toneladas en Pedro Miguel. (Biblioteca del Congreso.)

Cuadrilla de peones de vías españoles. (Compañía del Canal de Panamá.)

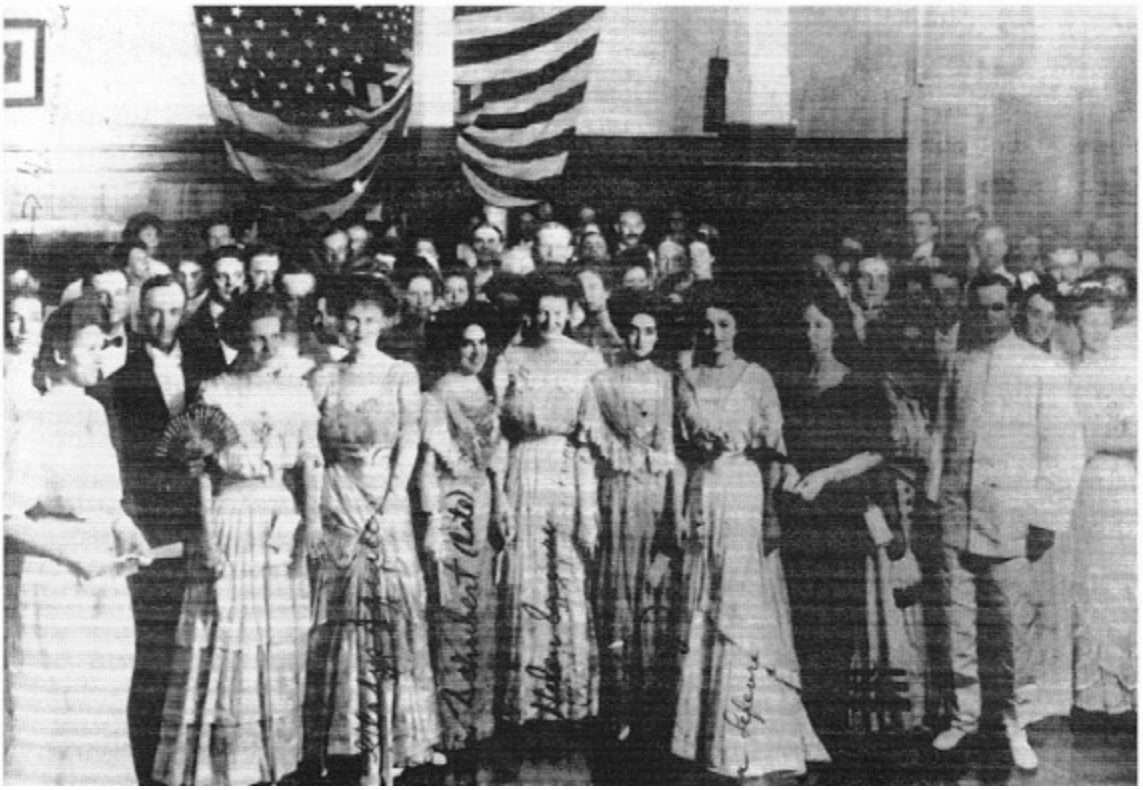




Tomando el té en Culebra (el coronel David D. Gaillard y su esposa). (Archivos Nacionales.)



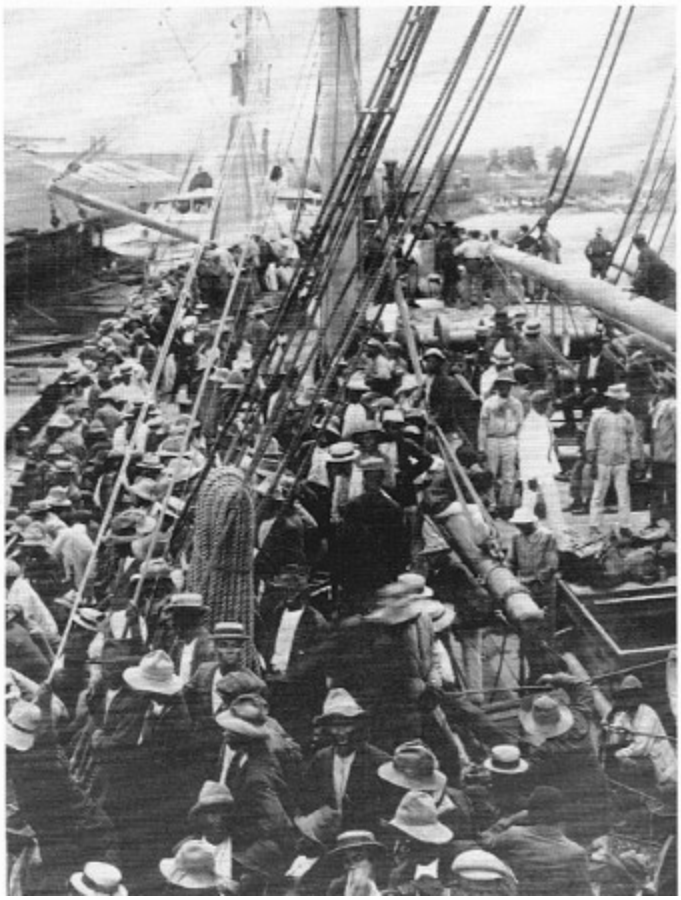
Pausa momentánea en un baile de sábado por la noche en el hotel Tívoli. (Colección de J. W. D. Collins.)







Fiesta de boda de unos novios de las Indias Occidentales. (Archivos Nacionales.)



El vapor *Ancón* llegando a Cristóbal desde Barbados con 1.500 jornaleros a bordo. (Compañía del Canal de



Panamá.)

Cuadrilla de obreros trabajando en el Tajo de Culebra. (Archivo Espasa.)



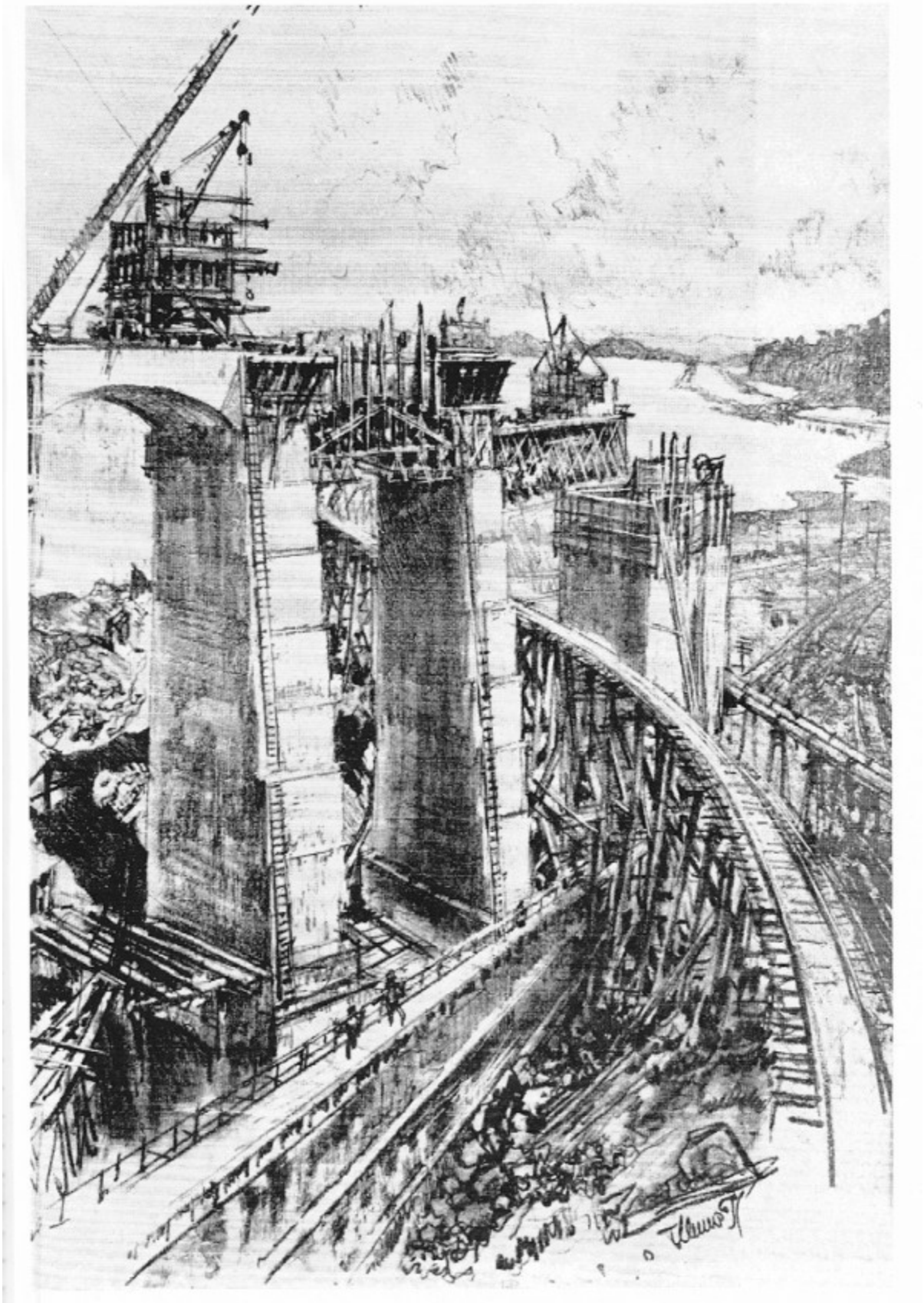
Trabajos de excavación en el Tajo de Culebra. (Archivo Espasa.)



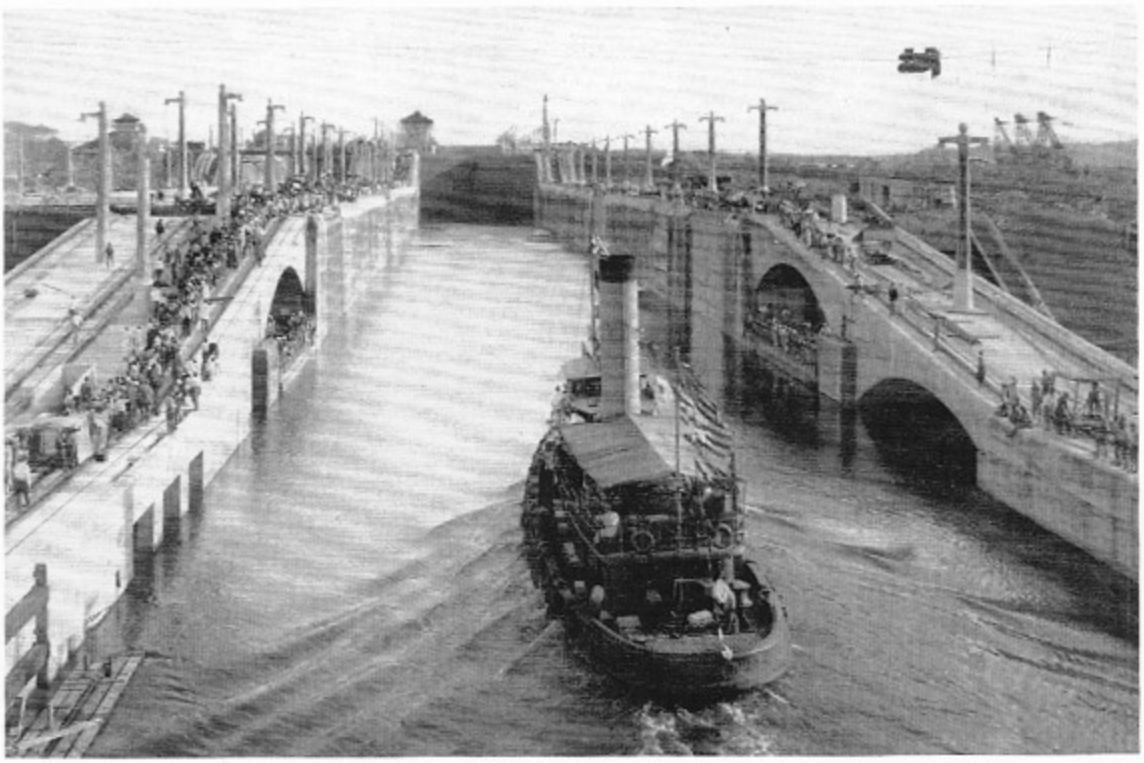




Secuelas de un deslizamiento de tierras ocurrido en el Tajo de Culebra. (Compañía del Canal de Panamá.)



The Approaches to Gatun Locks, de Joseph Pennell. (Biblioteca del Congreso.)



El remolcador *Gatún* se aproxima a las compuertas de Gatún para efectuar el primer recorrido de prueba por las esclusas. (Archivo Espasa.)



El vapor *Ancón* inicia el recorrido por el Tajo de Culebra en el viaje de apertura oficial del canal

El vapor *Anton* inicia el recorrido por el Tajo de Culebra en el viaje de apertura oficial del canal el 15 de agosto de 1914. (Compañía del Canal de Panamá.)

16
PÁNCO

«¡Vas a tener la fiebre,
ojos amarillos!»

JAMES STANLEY GILBERT

I

Más tarde, el ingeniero jefe John Findley Wallace diría en su defensa que se le negó la libertad de acción que se le había prometido cuando aceptó el puesto. Se quejaría del papeleo —«un sistema en decadencia»— y del loco clamor de «hacer volar la tierra».

No es posible saber cuánta autonomía se le otorgó, pero el papeleo era tan horroroso como afirmaba, y de eso no tenía culpa alguna. Lo que comenzó en Washington como una preocupación escrupulosa sobre una posible malversación de fondos, cualquier cosa que pudiera fomentar la corrupción, se convirtió enseguida en un temor obsesivo hacia el más mínimo derroche. Cada uno de los siete miembros de la Comisión del Canal del Istmo se consideraba personalmente responsable de cualquier paso que se diera y de todo dólar que se gastara. Se estableció un elaborado sistema de formularios y reglamentos, y cada detalle del procedimiento tenía que pasar por los siete miembros que se sentaban a tres mil kilómetros de distancia de la escena. El bienintencionado pero insoportable Walker y el resto de los comisionados tenían que aprobar con las debidas formalidades

prácticamente cada recibo de compra, sin tener en cuenta su importancia, lo que suponía que la entrega del equipo y del material tardaba meses, en lugar de semanas, en efectuarse en Colón. Un cargamento urgente de tuberías de agua pedido en agosto no llegaría hasta enero y en goleta. Cuando Wallace, como Gorgas, cablegrafió a Washington desesperado, también fue «informado con delicadeza» del elevado coste de las comunicaciones telegráficas.

La contratación de cualquier empleado con un salario superior a 1.800 dólares requería la aprobación de la comisión en pleno. A los comisionados no siempre les resultaba fácil ponerse de acuerdo, y además la insistencia de Walker en sus prerrogativas como presidente tenía un efecto cada vez más invalidante. Cuando por fin dejó el puesto, se encontraron en su escritorio no menos de 1.160 solicitudes sin abrir, muchas de ellas con varios meses de antigüedad.

En el Istmo, para alquilar una sola carretilla de mano se necesitaban seis comprobantes distintos. A los carpinteros se les había prohibido cortar tablones de más de tres metros de longitud sin un permiso firmado. El trabajo administrativo que se requería para cada nómina quincenal era asombroso; en septiembre, con 1.800 trabajadores contratados, el pago ya precisaba seis horas y media y suponía rellenar 7.500 hojas de papel distintas cuyo peso total era de 50 kilos.

Previendo los prolongados retrasos en Washington, los jefes de los departamentos pedían cantidades excesivas de material, mucho más de lo que se necesitaba, con lo cual llegaban más cargamentos de los que podían descargarse, o una cantidad mucho mayor de algunos artículos para los que no había una demanda verdadera o inmediata. Como ejemplo, el arquitecto jefe de Wallace determinaba que se iban a necesitar quince mil puertas nuevas, para las cuales precisaría quince mil pares de bisagras. En consecuencia, se embarcaban de inmediato rumbo a Colón la cantidad de puertas solicitadas, pero como alguien del despacho de Washington decidía que quince mil pares de bisagras serían insuficientes y como parece que el pedido original del arquitecto había sido inadvertidamente duplicado por alguna otra persona en Washington, el pedido de puertas acababa acompañado por 240.000 pares de bisagras.

Si bien Philippe Bunau-Varilla, como dijo ante sus admirados oyentes estadounidenses, nunca tuvo un día de desesperación en Panamá pese a los retrasos más agobiantes, John Findley Wallace parece haber sufrido algo más que desesperación. Desde el momento en que efectuó su reconocimiento oficial en julio, se había mostrado incrédulo y desalentado. Lo único que había visto era «selva y caos de uno al otro extremo del Istmo». Pero en realidad la selva que podía verse desde el trazado del canal era relativamente poca; en contraste con lo sucedido a los franceses en 1880, él y sus ingenieros comenzaron con la gran ventaja de poder ver los problemas que tenían ante sí a lo largo del corredor de 88 kilómetros. Cuando Wallace llegó por primera vez, el único caos lo constituían los restos abandonados en el camino: los millones de dólares invertidos en equipo francés que yacían en enormes montones de chatarra, las silenciosas hileras de locomotoras oxidadas, cubiertas de enredaderas y maleza. Dentro del radio de un kilómetro y medio desde Cristóbal (la antigua Cristóbal Colón) había ochenta dragas volcadas o sumergidas en los bajíos. Cargamentos enteros de hierro fundido para las esclusas de Eiffel habían sido abandonados en los alrededores, y durante varios kilómetros a lo largo del trazado del canal, los raíles y tuberías abandonados, los enormes engranajes y ejes de cientos de partes y piezas sin nombre dispersos por doquier daban la impresión de hallarse en un campo devastado cruelmente en una titánica batalla de máquinas.

La mayoría de los edificios franceses, desocupados durante años, se encontraban en pésimo estado. Las vigas de suelos y techos estaban podridas; el moho, las ratas y las termitas se habían cobrado su tributo. Algunos de los campos de labor se habían cubierto de maleza y de cañas de bambú hasta tal punto que era casi imposible descubrirlos. Varios años después, mientras estudiaba uno de los viejos mapas franceses, George Goethals advertiría un campo señalado como Caimito Mulato que no aparecía en los mapas estadounidenses. Envió a algunos hombres para que investigaran y encontraron un pueblo completo construido por los franceses sepultado por la selva.

El ferrocarril de Panamá también se encontraba en condiciones deplorables: el servicio era lento e impredecible, el equipo estaba

deteriorado por el uso, los vagones se hallaban desvencijados y sucios, y escaseaban los vagones de carga, que además eran muy pequeños. La línea entera carecía de señales y desvíos. El estado de los puentes era sumamente peligroso.

Pero los franceses habían dejado a sus sucesores un canal, una vía de agua navegable de más de ocho metros de profundidad y veinticinco metros de anchura que iba tierra adentro de Colón a Bohío, una distancia de 17,5 kilómetros. En Bohío, al otro lado del río, había una vasta excavación en la roca donde se iban a construir las esclusas de Eiffel. En los cuarenta y ocho kilómetros siguientes hasta Miraflores había señales de excavación a lo largo de toda la ruta, salvo en una extensión de once kilómetros justo antes de la cima en Culebra. Allí se había cortado el terreno a una profundidad de cincuenta metros por debajo de su superficie original; y más allá de Miraflores, cruzando las marismas saladas del río Grande inferior hasta la bahía de Panamá, corría otro canal abierto. Ciertamente, para muchos de los recién llegados, «la primera sorpresa» de Panamá fue la «magnificencia del fracaso francés». «No se puede pasar mucho tiempo en el Istmo sin descubrir un profundo respeto por los franceses», era la envidiosa conclusión de un escritor para la revista *Everybody's*. «Demostraron destreza en cada una de las partes de su trabajo —escribió un corresponsal en *The Outlook*— y la excelencia de todo su material es la maravilla de cualquier hombre práctico que lo prueba.» Una tercera persona declaró: «Uno iba apreciando cada vez más la enorme importancia de lo que esos franceses habían logrado. Es mucho más grande de lo que popularmente se cree […]. Llega de océano a océano».

Sin duda, había mucho que podía decepcionar al novato. El canal del extremo que daba al Pacífico alcanzaba escasamente un tercio de la profundidad que debería tener; incluso en el tajo con terrazas de Culebra, la prueba más espectacular con creces del esfuerzo francés, era un mero comienzo comparado con el cañón que habría que crear para que un barco pudiera pasar por allí.

Y lo que es más, una gran parte, algo más de la mitad del trabajo de los franceses, sería de poca o ninguna utilidad para un canal del tipo proyectado por la Comisión Walker, como se había señalado en su informe. Por

ejemplo, la enorme red de canales de desvío, construida por los franceses como una solución de última instancia al problema del río Chagres, solo tendría valor marginal para un canal con esclusas y lago, y esos canales se extendían más de cincuenta y tres kilómetros.

Sin embargo, las porciones útiles de los trabajos franceses sumaban unos aproximadamente 22.800.000 metros cúbicos de excavación; esto es, 22.800.000 metros cúbicos de Panamá que ya no se encontraban en el camino del canal, un volumen aproximado a la tercera parte de la excavación del canal de Suez.

En Culebra todavía estaban en funcionamiento locomotoras, vagones de volteo y dos excavadoras francesas, pues la Compagnie Nouvelle había estado excavando, aunque lentamente, desde 1895. Grandes cantidades de herramientas, máquinas, motores fijos y cargas de piezas de repuesto franceses estaban todavía seguros bajo cubierto. Seis grandes talleres mecánicos y una planta de energía se encontraban en condiciones de funcionamiento. Además, un porcentaje sorprendente del equipo abandonado a los lados del camino, a pesar de su apariencia, podía volver a funcionar, como Wallace determinaría pronto. En diciembre de 1904, seis de las viejas excavadoras francesas ya se encontraban trabajando en el Tajo de Culebra. En 1905, cien de las pequeñas locomotoras belgas y dos mil vagones de volteo estarían funcionando. Las dragas y los remolcadores hundidos serían izados, puestos a flote y reparados. De los 2.149 edificios dejados por los franceses, un total de 1.500 serían restaurados con el tiempo.

El verdadero problema, casi tan grande como el de la burocracia en Washington, lo constituía el mismo Wallace. Era un técnico bastante competente y una persona que se entendía bien con los grandes empresarios. Hijo de un pastor presbiteriano, de mirada inteligente y ecuánime, había construido vías férreas y numerosas e impresionantes terminales para la Illinois Central (en Chicago, Nueva Orleans y Memphis); había diseñado el sistema de transportes para la Columbian Exposition de Chicago en 1893, y pocos ingenieros estadounidenses habían alcanzado tales honores profesionales. A los cincuenta y un años, era ex presidente de la Western Society of Engineers, ex presidente de la American Railway

Engineering and Maintenance-of-way Association y miembro del Institute of Civil Engineers de Gran Bretaña. Pero en Panamá nunca desplegó el menor entusiasmo por el trabajo. Era un hombre poco decidido, apartado y carente de inspiración. Quienes estuvieron bajo sus órdenes no tendrían después nada que decir en su contra, pero tampoco nada en su favor. Y lo que era más grave, al parecer no tenía claro cómo construiría el canal.

Decía que quería un año por lo menos para experimentar con el equipo francés —para poder compararlo con el nuevo equipo estadounidense— y hacer lo mismo con varios tipos de material estadounidense. Y aunque más tarde insistiría en que desde el comienzo tenía un «sistema regular» en mente, ninguno de sus asistentes jamás tuvo ni la menor idea de cuál pudiera ser.

Había empezado enseguida a excavar en Culebra, o más bien se limitó a seguir adelante con las máquinas y la inercia de la Compagnie Nouvelle. A principios de noviembre había conseguido instalar una nueva pala estadounidense movida a vapor —una Bucyrus de noventa y cinco toneladas, tres veces mayor que las palas estadounidenses utilizadas por los franceses— y el 12 de noviembre se puso en marcha y empezó a trabajar en la pendiente roja de Gold Hill, en la margen oriental del tajo. La impresión que se tuvo en, Estados Unidos era que el canal progresaba. Fue uno de los acontecimientos sobresalientes del año, junto con la guerra ruso-japonesa y la victoria de Roosevelt sobre el desventurado candidato demócrata a la presidencia, el juez Alton B. Parker. Pero el esfuerzo llevado a cabo en Culebra fue enteramente aleatorio. A efectos prácticos no sirvió de nada. Los trabajadores que tenían que colocar la vía para la nueva pala y los vagones de desechos ni siquiera tenían las herramientas adecuadas, y las escarpias de los rieles se estaban clavando con hachas.

Al igual que las autoridades de Washington con las que sentía tan poca afinidad, Wallace insistía en dar prioridad a lo secundario. Si hubiera vivido George Morison y estuviera al frente de la Comisión del Canal del Istmo o como ingeniero jefe, no hubiera sucedido eso. («Es un ejemplo que me recuerda lo que un maestro decía […] que si tuviera cinco minutos para resolver un problema, emplearía tres para determinar la mejor manera de resolverlo.») El fallo de Wallace fue no ver que su responsabilidad principal

y la tarea prioritaria no era cavar, sino preparar el camino; es decir, formular un plan general, reunir el equipo necesario, proporcionar medios para la alimentación y alojamiento de los trabajadores que llevarían a cabo la obra, poner en orden el ferrocarril y resolver los problemas de la fiebre amarilla y la malaria de la manera más efectiva y rápida posible. Tampoco fue capaz de ver que su tarea era formular todo este plan a la comisión. El llamamiento a hacer volar la tierra era tan ingenuo y descaminado como el grito de «Sobre Richmond» proferido antes de la primera batalla de Bull Run, y parecería igualmente tonto a la luz de los acontecimientos posteriores.

Una caritativa valoración de Wallace realizada por su sucesor John Stevens fue que fracasó por falta de iniciativa, y que una actitud más exigente hacia sus superiores hubiera sido la solución del problema. «Hay veces —escribió Stevens— que luchar se convierte en una obligación estricta.» Cuando los comisionados llegaron en viaje de inspección en agosto, a diario y durante casi un mes sostuvieron conversaciones con él. En septiembre, Wallace regresó a Washington para mantener más entrevistas, así que no fue que no tuviera oportunidad de exponer su postura.

Los hombres que estaban a sus órdenes rara vez lo veían. A su personal administrativo, que trabajaba en las antiguas oficinas francesas que daban a la Plaza de la Catedral, les parecía que con frecuencia la atención de Wallace se centraba sobre cosas sin importancia. Cuando un asistente, William Karner, le envió por correo informes diarios escritos a mano a la luz de una lámpara al terminar sus horas de trabajo y en medio de nubes de insectos voladores durante todo el tiempo que permaneció en Washington, Wallace, en una respuesta fechada el 16 de octubre, lo alabó por su escritura, pero añadía quisquillosamente que no le gustaba leer informes escritos a mano.

Las instrucciones se cambiaban de forma constante. Los hombres pasaban de improviso de un puesto a otro, con frecuencia sin ninguna explicación.

«Envíen lo mejor que tengan», escribió Kipling en su poema irónico «The White Man’s Barden». Pero a menudo los enviados por Washington

no eran siquiera los mejores segundones. «Un joven llegó contratado como jalonero —recordaba William Kerner—. Suponiendo que era licenciado de alguna escuela técnica, le pregunté de cuál. Respondió que no se había licenciado. Entonces le pregunté dónde había adquirido su preparación técnica. Replicó que carecía de ella. Después le pregunté si sabía qué diferencia había entre un nivel y un tránsito, y respondió con franqueza que lo ignoraba […]. Vivía en uno de los estados del sur y dijo que su diputado le había escrito que si quería un puesto en la obra podía conseguírselo.»

De las dos docenas de peones de vía supuestamente experimentados que la oficina de Washington había reunido, ninguno había trabajado nunca en el ferrocarril. El teniente E. Wood, uno de los pocos oficiales del Ejército enviados por la Comisión del Canal del Istmo, recordaría que «los primeros miembros de la mano de obra reclutada en 1904 […] eran en su mayoría estadounidenses colocados en las listas negras de sus ferrocarriles, borrachos y los que denominamos vagabundos tropicales, estadounidenses errantes por Latinoamérica».

Por regla general, incluso los mejores de los hombres nuevos eran jóvenes sin experiencia, pero con frecuencia se los arrojaba a puestos de importancia crucial, sin saber nada o casi nada de lo que se esperaba de ellos. A Frank B. Maltby, un ingeniero de Pittsburgh, se le dijo al llegar que se presentara ante Wallace, quien, tras las usuales observaciones relativas al calor y la lluvia, entró de lleno en el tema de lo que se estaba haciendo y de lo que debería hacerse en el futuro próximo.

> No se mencionó nada de cómo había llegado hasta allí —escribiría Maltby más tarde —, de mi designación, mi categoría o salario, y no recuerdo que se haya dicho una palabra sobre el dragado, salvo de una manera general. Luego, Wallace afirmó: «Quiero que usted se encargue de las divisiones del Atlántico y del Pacífico. Establecerá su cuartel general en Cristóbal, puesto que es el punto más importante del canal por el momento. Puede vivir en la casa número 1 [el viejo palacio de De Lesseps], Allí está ahora al mando un ingeniero residente, quien le informará sobre lo que hay que hacer. Quiero que establezca una organización tan completa y eficiente que solo tenga que sentarse en la terraza a fumar buenos cigarros».

En noviembre había 3.500 hombres trabajando. Los nuevos contratados estadounidenses, a quienes se les había prometido viviendas limpias y amuebladas, podían considerarse afortunados si encontraban un espacio

para poner su catre de campaña en un cuartucho desmantelado al lado de otros cinco o seis. Muchas de las viejas barracas francesas se habían puesto en servicio antes de repararlas. Mientras se construían dos nuevos «hoteles», a la mayor parte de los hombres se les dejó que buscaran lo que pudieran en Colón o en la ciudad de Panamá, donde una habitación decente costaba el doble o el triple que en Estados Unidos. Para los jornaleros negros —es decir, para dos de cada tres— no había prácticamente donde elegir, así que se apiñaban en la asquerosa parte nativa de Colón o donde pudiera encontrarse una cabaña o improvisarse en poblados junto a la vía férrea.

La comida disponible era escasa, monótona y muy cara, y tan nociva para el estado de ánimo como el resto de las dificultades juntas. No había hielo ni leche fresca y pocas veces verduras frescas; el pan era sucio e insípido. Nadie se atrevía a probar el agua. Durante semanas los hombres se alimentaban con sardinas enlatadas, mantequilla danesa enlatada y galletas. Casi todos estaban desalentados. Unos cuantos habían hecho sus maletas y habían regresado a casa.

Wallace no se había desentendido de la situación. Al principio había decidido, por ejemplo, proveer a la ciudad de Panamá y Colón de su propio sistema de agua (por esa razón había pedido las tuberías) e instalar el alcantarillado en ambas ciudades. Incluso en sus directrices organizativas aparece una valoración básica de la diversidad de tareas que hay que cumplir, además de excavar la tierra: abastecimiento, personal y vivienda, edificios y arquitectura, maquinaria, mapas e imprenta, condiciones climáticas, hidráulica fluvial y comunicaciones. Pero su pensamiento estaba concentrado en el trabajo en Culebra. Solo excavando podía adiestrar a los hombres; solo excavando podía determinar su coste unitario: «el coste de los explosivos, el coste de la extracción del material, el coste de la operación de carga, el coste del transporte, el coste de la operación de descarga y el coste de los diversos elementos de supervisión y mantenimiento del equipo, los raíles y aparatos por metro cúbico». Solo

excavando podía dejar satisfecho a Washington con informes mensuales de progreso.

En su favor también puede anotarse que, como resultado de sus experimentos, la pala Bucyrus se había impuesto como la máquina idónea para excavar el canal. Fue una decisión de importancia trascendental. En octubre, cuando se presentaron los requisitos para la adquisición de once palas y se pidieron ofertas en Washington, fue la pala Bucyrus y su empresa las que obtuvieron el contrato. En la primavera, Wallace pediría una docena más[18].

Pero sucedió que Wallace también estaba tratando de ganar tiempo. No tenía ninguna prisa por presentar un plan general porque había llegado a la conclusión de que el canal tal y como lo había concebido la Comisión Walker previa era un gran error. Una serie de perforaciones de prueba recientes realizadas en el lugar donde se había propuesto la construcción de la presa de Bohío indicaba la existencia de un lecho rocoso a no menos de cincuenta metros bajo el nivel del mar, una revelación que mantuvo en secreto antes de la visita del secretario Taft a finales de noviembre.

Taft había sido enviado para solucionar ciertas complicaciones con la nueva República de Panamá, en particular la política arancelaria y las tarifas postales dentro de la Zona estadounidense, y transmitir la promesa personal del presidente (ahora que comenzaba su primer período completo en el cargo) de que Estados Unidos no tenía ningún designio imperialista sobre Panamá, de que los estadounidenses estaban allí sin otro propósito que el de construir el canal. A Taft, quien pesaba unos ciento cincuenta kilos, un reportero admirado le atribuyó el mérito de «dominar toda la escena». En la comitiva oficial se encontraba también William Nelson Cromwell, el asesor estadounidense de la nueva república, quien se mantuvo muy cerca de Taft todo el tiempo, lo que tuvo el efecto de que este pareciera todavía más alto.

Taft y su esposa asistieron a la fiesta de recepción. Bailó «ligero como una pluma» con la señora Amador; sudó en abundancia; y del modo juicioso y franco que lo había hecho tan eficiente en Filipinas, conversó largamente con Amador y Arango. Se acordó que los productos panameños

entraran en la Zona libres de impuestos; las tarifas de correo serían las mismas en la Zona y en Panamá.

Pero Taft también regresó a Washington convencido de que la Comisión del Canal del Istmo no debía continuar como estaba constituida, de que prácticamente todos los problemas relativos al trabajo tenían su origen directo en la oficina del almirante Walker, de que el canal era una tarea mucho más grande y más complicada de lo que cualquiera en Estados Unidos podía figurarse y de que debía construirse un canal al nivel del mar.

Taft, e incluso Roosevelt, ya habían pensado que era una torpeza emprender el mayor esfuerzo de ultramar en la historia del país, la obra pública de mayor envergadura intentada, poniendo su destino en las manos de siete hombres que se hallaban en Washington. Pero hasta que Taft no hubo estado en Panamá, hasta que no hubo escuchado a Wallace explayarse sobre sus problemas, no se convenció de que había que realizar un cambio. Como muchos hombres de mente decidida, Taft se preciaba de reconocer la misma cualidad en otros. Durante sus diez días de estancia en el Istmo se hospedó con su esposa en casa de Wallace. Este le había impresionado con su «seriedad e interés en el trabajo, su capacidad, y su facilidad de expresión». (El ingeniero Wallace había tenido además la previsión de llevar una gran silla del comedor a una herrería, para reforzarla con pernos a fin de soportar el peso del distinguido visitante. Esta cortesía la apreció mucho Taft, pues, según le dijo a Wallace, le había dado un gran sentimiento de seguridad durante su estancia.)

Desde entonces intercambiaron frecuentes cartas, y las repercusiones no se hicieron esperar debido al ilimitado respeto que sentía Roosevelt por Taft. El 13 de enero, el presidente pidió al Congreso que redujera la comisión de siete hombres a tres, una solución solicitada de forma específica por Wallace. El paso a nivel del mar se volvió a convertir en tema común y de polémica en los periódicos.

Así, mientras el Congreso debatía qué hacer con la Comisión del Canal y Roosevelt daba vueltas a la idea de crear otra junta de técnicos selectos para que le indicaran qué tipo de canal debía ser, Wallace continuaba con sus «experimentos» en Culebra. En enero del nuevo año ya había dos palas Bucyrus trabajando en el tajo y 1.500 hombres; pero las palas solo podían

funcionar a una cuarta parte de su eficacia teórica porque había muy pocos trenes para transportar los desechos y porque los que había se salían de los raíles continuamente. Y sin un plan general todo el esfuerzo seguía siendo inútil.

La posibilidad de reemplazar a Wallace se había considerado, pero no seriamente. Era, como informaba el gobernador Davis, «un hombre muy superior y había que conservarlo», confirmando así lo que Taft ya sabía.

John Wallace tenía un problema más. Vivía con un miedo mortal a la enfermedad.

Detestaba Panamá —este «país olvidado de Dios», lo llamó en una de sus cartas a Taft— porque parecía estar obsesionado por el destino de sus predecesores franceses. La residencia oficial del ingeniero jefe era la misma que habían tenido los franceses, la vieja Casa Dingler en la Avenida Central, donde había vivido los primeros siete meses, hasta la llegada de la señora Wallace, con su asistente William Karner. Incluso los sirvientes eran antiguos empleados de la compañía francesa: un mayordomo francés llamado Benoit, un cocinero negro de lengua francesa nacido en Martinica, un mozo panameño y un ayuda de cámara personal, al parecer descendiente de uno de los jornaleros irlandeses que construyeron el ferrocarril de Panamá. Así que Wallace había escuchado bastante pronto y con detalle todo lo que le había acontecido a la familia Dingler. A la preocupación por los costes unitarios y el sinnúmero de comprobantes por triplicado, a los extraños sonidos nocturnos de la vieja ciudad que se desmoronaba, se añadió la visión de la cruda tragedia dentro de sus propias paredes. En tales circunstancias, incluso una mente técnica bien formada podía empezar a imaginarse cosas.

Antes de septiembre y de su regreso a Washington, vio cómo Karner caía enfermo de malaria y era llevado al hospital de Ancón. Su ayuda de cámara también enfermó y fue sacado de casa, seguido al poco tiempo por el cocinero. Wallace se marchó lleno de premoniciones de enfermedad. Cuando regresó en noviembre, su esposa lo acompañó, lo cual parecía un signo de confianza; pero de inmediato corrió el rumor en todo el Istmo de

que también había tomado la precaución de traer dos costosos ataúdes de metal.

II

El primer caso de fiebre amarilla se presentó en el Hospital de Santo Tomás, en la ciudad de Panamá, el 21 de noviembre. El enfermo, un jornalero italiano sin empleo, había sido hallado en un restaurante cerca del centro de la ciudad. Fue aislado de inmediato en una cámara cubierta con un mosquitero y acabó recuperándose. Se habló poco sobre el asunto.

De los seis casos que se presentaron en diciembre, ninguno era trabajador del canal ni fue fatal. En enero se informó de otros ocho casos, incluidos tres a bordo de un vapor en Colón, de los cuales dos murieron. Pero de nuevo las víctimas, miembros de una compañía italiana de ópera que se hallaba de gira, no tenían ninguna relación con la empresa del canal. A finales de mes, cuando la enfermedad hizo su aparición en el crucero *Boston*, anclado en la bahía de Panamá, la noticia no pudo ocultarse por más tiempo. Se le ordenó al barco que se dirigiera de inmediato al norte, a Puget Sound, y no hubo más que una muerte, la del médico de a bordo. La noticia, sin embargo, estaba en la calle: FIEBRE AMARILLA EN PANAMÁ.

Mientras tanto, los especialistas en mosquitos habían dividido la ciudad de Panamá en once distritos. Se designaron inspectores y se realizó un registro casa por casa, exactamente igual que en La Habana. El objetivo era efectuar un inventario de todos los pozos, depósitos de agua, cisternas, barriles o tinajas de agua de la ciudad. Todo lo que no fuera indispensable sería eliminado. Pero se avanzaba con una lentitud exasperante y la llegada de nueva población era constante. A los inspectores, casi todos de la localidad, había que enseñarles lo que tenían que hacer. Con frecuencia descuidados o indiferentes, su trabajo tenía que verificarse una y otra vez, y un gran sector de la población oriunda veía todo eso como una especie de juego yanqui disparatado cuyo objetivo primordial era molestarlos.

Cuando alguien enfermaba de repente, cualquiera que fuera la causa, era llevado de inmediato al hospital más cercano, aislado de todos y puesto bajo observación. Frank Maltby, jefe de la división en Colón, enfermó gravemente a medianoche, pero de diarrea común, y tuvo que pasar toda la siguiente semana en el viejo hospital francés de Colón. «La gente viene y me mira a través del mosquitero como si fuera algún tipo de animal salvaje.»

Un ingeniero del Ejército ya retirado, el coronel Philip G. Eastwick, persona popular en su pueblo natal de Portland (Oregón), llegó a la ciudad de Panamá para visitar a su hijo, miembro del equipo de Wallace. Murió de fiebre amarilla a las dos semanas. Un carpintero llamado Thomas Clark murió a los diez días de estancia en el Istmo.

La mayor parte de la gente de Wallace, alrededor de trescientos técnicos y ayudantes, trabajaban en las oficinas centrales, en el edificio que daba a la plaza. Durante una primera inspección al edificio, Gorgas había descubierto criaderos de mosquitos en casi todas las oficinas en ciertos pequeños recipientes de vidrio en los que se guardaban los pinceles utilizados para copiar las cartas. Pero aquí también sus esfuerzos recibían poca o ninguna cooperación. Wallace «desconfiaba» de la eficacia del programa sobre los mosquitos. Tanto él como sus ayudantes consideraban el trabajo de Gorgas algo puramente experimental, como sus labores en Culebra. Varias veces se le había presentado, sin resultado alguno, la necesidad de colocar tela de alambre en las ventanas y puertas del edificio. Su jefe de arquitectos, el señor M. O. Johnson (el que había pedido las puertas y las bisagras), afirmó que estaba demasiado ocupado con otros graves problemas para empezar a preocuparse por la tela de alambre para las ventanas. Cuando Joseph Le Prince fue a visitarlo en sus oficinas del tercer piso, Johnson todavía se burló por el alboroto que se había formado. «Tenía —escribió Le Prince— poca fe en las ideas modernas sobre la transmisión de la fiebre amarilla.»

Para acallar los rumores acerca de su salud, Wallace se paseó por la ciudad en un carruaje abierto en compañía de su esposa. El gobernador Davis cablegrafió a Washington para desmentir los rumores de la prensa, que calificó de «cruelmente exagerados». Las condiciones iban mejorando,

insistía. Pero luego también él cayó enfermo de malaria y no pudo desempeñar sus obligaciones.

Mientras tanto, como el Congreso no logró hacer nada respecto a la Ley Spooner para organizar una comisión más efectiva, Roosevelt se limitó a pedir la renuncia de los miembros de la actual, incluido el almirante Walker. El ingeniero jefe fue llamado a Washington para que colaborara en la organización de una nueva comisión siguiendo las directrices que le había esbozado al secretario Taft.

Se volvieron a designar siete miembros, puesto que la Ley Spooner se encontraba vigente, pero esta vez Roosevelt se las arregló ingeniosamente para que tres actuaran de comité ejecutivo. De esta forma, el control de la obra se puso en manos de tres, no de siete, y dos de ellos eran suficientes para que hubiera quórum. Los otros cuatro, tres de los cuales cumplían la representación militar necesaria, no eran más que figuras decorativas. La nueva disposición entró en vigor el 19 de abril de 1905.

Así pues, la primera comisión había durado menos de un año. Sus miembros se retiraron o regresaron a lo que cada uno hacía antes, con la excepción de Benjamin Harrod, quien permaneció como una de las figuras decorativas[19].

El nuevo sistema no se limitaba a depositar el verdadero poder en tres hombres, pues cada uno iba a dirigir un departamento administrativo particular. El presidente de la junta, que se quedaría en Washington, se encargaría de la compra de suministros y serviría de vínculo entre la comisión y el Gobierno. El ingeniero jefe, por primera vez, iba a encargarse por completo del trabajo en el Istmo, mientras que el gobernador supervisaría las condiciones higiénicas y sanitarias, además de la administración política de la Zona estadounidense.

Como presidente de la junta, Roosevelt eligió al antiguo secretario de Guerra Elihu Root, quien había logrado efectuar —a pesar de una encarnizada oposición— la mayor reorganización del Ejército en su historia. En privado, Roosevelt expresó la voluntad de pagar a Root el salario que pidiera con tal de que se hiciera cargo del canal. Si Root no

aceptaba, quería al barón del acero Henry Clay Frick. Pero ninguno de los dos hombres estaba interesado en Panamá, al que Root se refería como «ese cementerio de reputaciones».

Así pues, el hombre elegido para dirigir la segunda Comisión del Canal del Istmo fue Theodore Perry Shonts, un abogado de Iowa convertido en ejecutivo del ferrocarril. Wallace fue una de las personas que recomendaron a Shonts para el puesto. Él permanecería como ingeniero jefe. El nuevo gobernador fue Charles E. Magoon, un corpulento abogado del Departamento de Guerra cuya especialidad era la administración colonial.

Taft anunció los cambios el día 3 de abril, pero hasta el 24 de mayo Magoon y Wallace no llegaron a Colón. Taft, sumamente preocupado por los crecientes relatos sobre la enfermedad y el caos que reinaban en el Istmo, había urgido a Wallace para que partiera de inmediato sin esperar a Magoon, quien tenía otros asuntos del Departamento de Guerra que resolver. Pero Wallace había pedido unas vacaciones para pasar varias semanas en su casa de Illinois. Su ausencia se alargó de nuevo casi dos meses.

Los diarios de todo el país publicaban cartas indignadas de ciudadanos que habían ido a Panamá para construir el canal. Un administrativo de Cincinnati, estado natal de Taft, informó a los lectores del *Enquirer* de que, al paso que iban las cosas, el canal no iba a terminarse en cincuenta años. Un joven llamado Will Schaefer, afirmando que hablaba en nombre de todos los estadounidenses que se hallaban en Panamá, escribió al *Herald* de Nueva York: «Aquí no hay ni la más remota posibilidad de divertirse o de disfrutar […]. Lo único que hay es trabajo, trabajo y trabajo, a lo largo de todo el día, y con frecuencia a lo largo de toda la noche, sin ninguna recompensa a la vista. Las cosas son completamente diferentes de lo que se nos ha hecho creer».

«Dile a los muchachos que se queden en casa, aunque solo ganen un dólar al día», escribía Charles Carroll a su madre a McKeesport (Pensilvania). Estaba harto del canal de Panamá, afirmaba en una carta recogida por los diarios de Pittsburgh. «Todos sufren males intestinales […] Los alimentos enfermarían a un perro.»

Wallace, en una entrevista que concedió en Nueva York, aseguró a los reporteros que las condiciones no eran peores de lo que se esperaba. «Todo marcha ahora armoniosamente, de acuerdo con un plan general.» En un artículo para *Harper's Weekly*, con palabras muy semejantes a las de Jules Dingler, observó que la buena salud en el Istmo no era más que una cuestión de comportamiento personal. No había efectos climatológicos que un «estadounidense limpio, saludable y moral» no pudiera resistir fácilmente.

En realidad, la crisis era patente. Charles Magoon, poco después de su llegada, no hizo ningún intento por ocultar su asombro ante la situación e informó a Shonts acerca del desasosiego y la inseguridad que encontraba dondequiera que volvía la vista, de los empleados que estaban «mal pagados, sobrecargados de trabajo, mal alojados, durmiendo en pésimas camas y sujetos a las amenazas de la fiebre amarilla y la malaria».

En ausencia de Wallace, la fiebre amarilla se había presentado en el edificio de la administración, y entre los primeros que cayeron enfermos y murieron estaba el arquitecto Johnson. Gorgas había atendido personalmente el caso y poco o nada pudo hacer. El único tratamiento conocido para la fiebre amarilla era el mismo que había habido siempre: mantener al enfermo tan quieto y cómodo como fuera posible y esperar a que mejorara. Johnson, quien tenía veintinueve años, había dejado su trabajo con la Illinois Central y había ido a Panamá por invitación personal de Wallace. El gobernador Davis escribió: «Fue como el fin de muchos jóvenes brillantes que he visto en el campo de batalla». Como Wallace no estaba, Johnson fue sepultado en su ataúd metálico.

El auditor de Wallace Robert West había muerto, dejando en Estados Unidos mujer y cinco hijos. J. J. Slattery, uno de los secretarios ejecutivos de la oficina, había corrido la misma suerte. La esposa de John Seagar, secretario de Wallace, también falleció. Había llegado a Panamá para casarse pocos meses antes.

Los jóvenes ingenieros y sus familias, unas sesenta personas, habían tenido que ser trasladados apresuradamente fuera de la ciudad a un edificio

vacío del hospital de Ancón. En menos de dos semanas habían renunciado unos doscientos empleados, incluidos varios del personal del hospital. Una enfermera, cuando llegó a Nueva York, declaró a los reporteros que por mucho que dijera el ingeniero jefe, y para su propio asombro, la fiebre amarilla estaba segando la vida «de muchachos fuertes, limpios y con buenos principios». Aunque no se sea decadente ni francés, se sucumbe. «Ir allí es una locura para el hombre blanco, y una locura mayor, quedarse», declaró otro de los trabajadores que regresaron, Harry Brainard, de Albany.

«Un sentimiento de alarma, casi de pánico, se extendió entre los estadounidenses que estaban en el Istmo —escribiría Magoon con absoluta franqueza en su informe oficial—. Muchos renunciaron a sus puestos para regresar a Estados Unidos y los que se quedaron se vieron invadidos por una sensación de letargo o fatalismo que brotaba de la convicción de que no había remedio para el peligro. Esta actitud los hacía descuidar parcialmente o condenar y abandonar por completo toda medida preventiva […]. La gravedad de la crisis era evidente para todos.» Gorgas recordaría que «los jefes y los subordinados empezaron a creer que, al igual que los franceses antes que ellos, estaban sentenciados a muerte».

Se giraron órdenes para que todas las ventanas del edificio de administración que no tuvieran tela de alambre se mantuvieran cerradas. El edificio fue fumigado repetidas veces. Lo mismo se hizo con las casas que se encontraban en las inmediaciones. Gorgas había hecho cambiar todos los días hasta el agua bendita de la pila de la catedral, después de descubrir que allí se criaban mosquitos. Muchos panameños lo consideraron una nueva y sutil forma de persecución religiosa. Pero con los pocos hombres que tenía y sus limitados recursos no era mucho lo que podía hacer. Faltaba, por ejemplo, papel de periódico, papel suficiente de cualquier clase para sellar los edificios antes de la fumigación. Cuando mandó un cable a Washington para que le enviaran dos toneladas de papel de periódico viejo en el próximo barco, Washington respondió rechazando su petición. Se pensaba que estaba pidiendo material de lectura para los pacientes del hospital, y las toneladas les parecían excesivas. El resultado fue que el barco zarpó sin el papel y la fumigación hubo de retrasarse diez días.

Las salas para enfermos de fiebre se llenaron con rapidez. El *Star & Herald* había introducido un informe regular sobre la fiebre amarilla que incluía las esquelas y la lista de todos los nuevos casos. En Colón, los empresarios de pompas fúnebres, acostumbrados a las epidemias anteriores, tenían pilas de féretros listos a la vista de todos en el almacén.

Fue la época del «Gran Temor», durante el cual las tres cuartas partes de los estadounidenses que se encontraban en el Istmo huyeron de vuelta a casa. Fue un episodio que no debió suceder nunca y que la mayoría de la gente, la que se quedó y la que se fue, prefirió olvidar cuando las cosas se calmaron de nuevo, puesto que el pánico fue completamente desproporcionado a la verdadera gravedad de la epidemia. Comparada con las experiencias pasadas en el Istmo con la fiebre amarilla, esta no fue más que un rebrote suave.

Los empleados más antiguos del ferrocarril, veteranos del gran esfuerzo francés, instaban a los demás a que permanecieran tranquilos, pero luego eran también ellos quienes proporcionaban versiones espeluznantes de las epidemias de 1885 y 1886, o de la ocurrida tres años antes, en 1902, cuando habían muerto más de doscientos hombres. En junio, treinta nuevos contratados que habían desembarcado en Colón escucharon tantos relatos en las primeras horas de su estancia en tierra que volvieron a abordar el barco y regresaron a Nueva York.

> ¡Vas a tener la fiebre,
> ojos amarillos!
> Dentro de diez días,
> tiras de hierro sujetarán tu frente;
> tu lengua parece nata cortada,
> una raya oxidada recorre el centro;
> tu boca saboreará cosas indecibles,
> con garras y cuernos y aletas y alas;
> tu cabeza pesará una tonelada o más,
> y cuarenta tormentas bramarán dentro de ella.

El poema «Ojos amarillos» y otros semejantes acababan de aparecer en un pequeño volumen encuadernado en rojo oscuro titulado *Panama Pathwork* y publicado por el *Star & Herald*. Su autor, James Stanley Gilbert, estadounidense que había residido en Colón durante muchos años,

había hecho por Panamá algo comparable a lo que Robert Service iba a hacer para el Yukon. Sus temas —en «Cortejo fúnebre», «Camino del Istmo», «Fiebre reinante», «Más allá del Chagres»— eran la enfermedad, el alcoholismo, la muerte acechante y la inutilidad de toda empresa humana asociada con el valle del río Chagres.

> Más allá del río Chagres,
> se dice, cuenta la historia,
> hay caminos que llevan a las montañas
> del oro virgen más puro;
> pero es mi firme convicción,
> por mucho que digan las historias,
> que más allá del río Chagres
> todos los caminos llevan derecho al infierno.

Los cortejos fúnebres recorrían continuamente las calles. Los trenes fúnebres iban a diario a la Colina del Mono, haciendo sonar las campanas al pasar por la calle principal de Colón. Al sentir el menor síntoma de enfermedad, la gente pensaba de inmediato que el fin había llegado. El gobernador Magoon, presa de escalofríos una tarde, permaneció junto a la ventana en Ancón, contemplando la que pensaba que sería su última puesta de sol.

Luego, en el punto culminante del pánico, a mediados de junio, solo tres semanas después de su regreso, el ingeniero jefe Wallace y su esposa hicieron las maletas y partieron rumbo a Nueva York. A uno de los editores del *Star & Herald* y a los que fueron a despedirlo, Wallace se limitaría a decirles que tenía «asuntos de importancia» que tratar con el secretario Taft. Pero casi desde que el barco se hizo a la mar comenzaron a correr los rumores de que incluso Wallace había huido y no tenía intención de regresar nunca más. El *Star & Herald* publicó un desmentido destacado, aunque algo vacilante: «Lo menos que cabe afirmar es que no parece plausible que un hombre de la categoría del señor Wallace, que dejó un puesto como el que estaba ocupando en Estados Unidos […] para venir al Istmo con el fin de construir el canal, lo abandonara luego en esta etapa, cuando apenas había comenzado el trabajo».

El 3 de julio, sin que los periódicos hubieran publicado nada más referente a Wallace, llegó la sorprendente noticia de que un hombre había muerto en el hospital de Ancón de peste bubónica. Un oriundo de la isla de Barbados, estibador en el muelle de La Boca, había sido llevado al hospital el 21 de junio con una enfermedad que se temía que fuera la peste, diagnóstico confirmado por la autopsia. Guardando en secreto la causa de la muerte, Gorgas y su personal se movieron con toda la rapidez posible. El muelle de La Boca fue puesto de inmediato bajo cuarentena. Se colocaron cientos de trampas para ratas; se puso veneno; se fumigaron las barracas donde el hombre se había puesto enfermo; dos barcos que estaban atracados en el muelle fueron remolcados a la bahía y fumigados, todo en menos de veinticuatro horas. Al día siguiente, La Boca fue declarado oficialmente lugar prohibido y se colocó un cordón de policía alrededor de toda la zona, por mar y tierra. Los edificios fueron fumigados por segunda vez. Las paredes, los suelos y los techos fueron rociados con una solución de bicloruro de mercurio. Las ropas sucias y la ropa de cama fueron tratadas de la misma manera. Se retiró la basura. Los gallineros, las plumas de los animales y las letrinas fueron derribados y quemados, al mismo tiempo que en la ciudad de Panamá se ofrecía una recompensa de diez centavos por cada rata o ratón. Entre los cientos de ratas muertas en La Boca —ratas del tamaño de un conejillo de Indias, como un panameño recordó— se encontraron varias que estaban infectadas con la peste.

En junio, a pesar de los esfuerzos de Gorgas, la incidencia de la fiebre amarilla había duplicado la de mayo: sesenta y dos casos conocidos, diecinueve de los cuales fueron mortales. Había habido dos o tres casos de viruela, que apenas se mencionaron. Durante meses, la malaria y la neumonía, la tuberculosis y la disentería se habían cobrado un número mayor de vidas que la fiebre amarilla, sobre todo entre los trabajadores negros, un hecho al que todavía nadie había hecho frente. En total, más de un millar de personas habían ingresado en los hospitales del canal. Pero las noticias de nuevos casos de peste bubónica fueron como un alarido en la noche. En el lenguaje de un informe oficial, el número de los que abandonaban el Istmo solo lo limitaba ahora «la capacidad de las embarcaciones para transportarlos».

El ingeniero jefe Wallace había obtenido permiso para regresar a Estados Unidos, su tercer viaje en un año, enviando un cable a Taft en el que le decía que tenía «complicados negocios» que no podían tratarse por carta. No daba mayores explicaciones, lo que irritaba en gran manera al secretario; pero después de consultarlo con Roosevelt y Shonts, Taft había dado a regañadientes su consentimiento.

Sin embargo, Taft se enteró por Magoon de lo que pensaba Wallace, pues se había desahogado con él en el curso de dos largas conversaciones, afirmando que le habían ofrecido un puesto con muy buen sueldo en una firma constructora privada, y que tenía intenciones de abandonar su actual cargo. Le podían persuadir para que se quedara —señaló también Wallace —, pero solo si le nombraban jefe de la junta (en lugar de Shonts), se le daba autoridad sobre toda la obra y se le pagaba un salario de unos 60.000 dólares. Insistía también en tener libertad para acudir al Istmo «cuando lo considerara conveniente y marcharse cuando su albedrío lo determinara».

> Hizo una declaración más —continuó Magoon— a la que otorgué mucha importancia: que había dejado dos veces la Illinois Central sin decirles directamente lo que quería y que le habían llamado y ofrecido el triple de la cantidad por la que se habría quedado.
>
> Es evidente que se considera esencial para la empresa del canal, y por el momento lo es. Nunca ha permitido que un ingeniero ayudante competente ocupe su lugar o mantenga la obra en funcionamiento a buen ritmo durante el tiempo suficiente para capacitar a un nuevo ingeniero jefe que pueda dominar la situación […].
>
> Hablando de su deseo de dirigir la empresa, me dijo que se había imaginado desde el principio que el almirante Walker no duraría más de dos años y que había intentado llevar las cosas de tal manera que, llegado ese momento, le nombraran a él director de la junta, pero la vieja comisión se desbarató demasiado pronto […]. Estoy convencido de que está tratando de llevar a cabo un golpe de estado maquinado cuidadosamente […]. Espero no estar cometiendo una grave injusticia, pues me agrada en lo personal. Entiendo que desde su punto de vista la acción y el motivo que le atribuyo sean plenamente justificables. En los círculos del ferrocarril, así como en las transacciones bursátiles, es justificable e incluso recomendable «exprimir» al amigo o al enemigo cuando se tiene la oportunidad y se puede sacar provecho de ello.

A esta carta de Magoon, fechada el día 11 de junio, le siguió dos días más tarde otra valoración menos dura. Como resultado de sus

conversaciones con Wallace, Magoon tenía ahora una mejor opinión de sus motivos. «Parece plenamente resuelto a retirarse, pero estaría dispuesto a quedarse si las condiciones le parecen justificables […]. No hay diferencia en su efecto sobre el servicio público, pero puede haber una diferencia considerable entre las dos actitudes mentales.»

A Taft no le preocupaban lo más mínimo las actitudes mentales de Wallace. El genial Taft, el hombre conocido como «el guasón más contagioso de la historia de la política», estaba furioso. La nueva comisión se había creado específicamente a la medida de los deseos de Wallace. Este había expresado su aprobación inequívoca en varias ocasiones desde abril y por escrito. No había escatimado elogios a Shonts y se mostraba lleno de gratitud por estar a las órdenes de un hombre semejante.

Taft se sintió traicionado. Para él una ética tan egoísta como la que Magoon describía no era entendible ni tolerable. Si Wallace se consideraba indispensable para la empresa, Taft estaba seguro de que lo era. Aunque las cartas de Magoon llegaron al Departamento de Guerra en vísperas de un importante viaje a Filipinas, Taft se dirigió a Nueva York para entrevistarse con Wallace en persona tres días después de su llegada de Panamá.

Comunicaron a Wallace que estuviera en la habitación de Taft en el hotel Manhattan a las diez de la mañana del 25 de junio. Para su disgusto, fue recibido en la habitación por William Nelson Cromwell, que no mostró signos de marcharse. Wallace señaló que prefería hablar a solas con el secretario, pero Taft, de una forma que Wallace describiría más tarde como «más bien perentoria», le dijo a Cromwell que permaneciera donde estaba. Quería que Cromwell estuviese presente como testigo. «Este acto, por supuesto, me produjo irritación y me dio a entender que la entrevista no sería agradable —recordaría luego Wallace— […] y la irritación bajo la que resultaba evidente que el secretario estaba trabajando tendía a impedir esa calma y digna consideración que debería habérsele otorgado a la cuestión en todos sus extremos.»

Taft, quien había sido juez la mayor parte de su carrera, deseaba saber en primer lugar cuáles eran los «complicados negocios» que podían justificar la ausencia de Wallace de Panamá en un momento tan inoportuno. Wallace replicó que había recibido una atractiva oferta por parte de una

empresa privada, y explicó con cierta extensión por qué no podía «permitirse» despreciarla. Los ingresos, con salario y varias oportunidades de inversión, equivaldrían a 60.000 dólares al año, afirmó Wallace. La vida en Panamá, subrayó, era solitaria y estaba «llena de riesgos» para su salud y la de su mujer. Propuso pasar el verano concluyendo sus obligaciones desde su casa en Illinois. En el futuro, le gustaría prestar servicio a la comisión como asesor.

«Señor Wallace —comenzó Taft tras una pausa—, estoy indeciblemente disgustado no solo por el paso que ha dado, sino porque no parece darse cuenta del significado de su conducta.» Luego siguió una recapitulación irritada pero comedida que duró media hora. Taft le recordó a Wallace que cuando fue designado por la comisión el año anterior se le había asignado un salario superior en diez mil dólares al que disfrutaba en su trabajo anterior. Le recordó que cuando aceptó el puesto sabía cuáles eran los riesgos, y que había recomendado y aprobado los últimos cambios organizativos hechos por el presidente. «Por mero lucro cambia de puesto de la noche a la mañana […]. Está usted influido únicamente por sus intereses personales. Su puesto conlleva una gran fama, pero también una gran responsabilidad, y ahora usted las abandona en una hora.»

Le pidió su renuncia inmediata. Cuando Wallace contestó que prefería discutir el asunto más adelante y que quizá pudiera llegarse a un nuevo acuerdo, Taft replicó que no habría más conversaciones.

«Señor secretario —dijo Wallace—, aunque existe entre nosotros diferencia en el punto de vista que adoptamos respecto a mis obligaciones, considero que no se puede poner en entredicho que he cumplido plenamente mi deber hasta este momento.»

Taft le respondió con calma: «Señor Wallace, no creo que ningún hombre pueda dividir dicho deber hasta el momento en que le conviene dejar de cumplirlo […]. A mi juicio, un deber es un todo, y no está cumplido a menos que se cumpla por completo».

Al día siguiente, Taft llevó la renuncia de Wallace a Cambridge (Massachusetts), donde Roosevelt estaba asistiendo a una reunión en Harvard. El 28 de junio la renuncia fue aceptada por el presidente para que entrara en vigor de inmediato. El día 29, ya de regreso en Washington, Taft,

por indicación de Roosevelt, entregó a la prensa la transcripción íntegra de su conversación con Wallace, cuyo texto al parecer había grabado Cromwell. John Wallace estaba hundido.

La respuesta inmediata en la prensa fue de terrible preocupación. Aunque unos cuantos diarios sugirieron que ahora la cuestión se limitaba a encontrar a otro, la gran mayoría consideró que lo que estaba en juego de improviso era la reputación del Gobierno de Roosevelt, por no mencionar la de todo el país, y la perspectiva, en palabras del *Courier-Journal* de Louisville, no resultaba «nada alentadora». En los diarios londinenses se decía que Roosevelt estaba pagando el precio de su temeraria «piratería terrestre» en Panamá.

Wallace, que acabó siendo presidente y director del consejo de Westinghouse, Church, Kerr & Company, así como miembro del consejo de otras varias firmas industriales, pasaría el resto de su vida tratando de reparar el daño causado a su reputación. Las consideraciones monetarias, insistiría, nunca habían tenido nada que ver con la decisión de «desconectarse» de Panamá. Negó haber tenido alguna vez temor personal a la enfermedad, alegando que había sufrido un leve ataque de fiebre amarilla mientras estuvo en el Istmo y que desde entonces se había considerado inmune.

En privado afirmaba que Shonts le disgustaba profundamente y que sabía que nunca podrían trabajar juntos. Y al comparecer ante el Comité sobre el Canal del Senado, deleitaría a John Tyler Morgan admitiendo que era a Cromwell al que odiaba más que a todos. La tragedia, decía Wallace una y otra vez, fue que Taft nunca le dio oportunidad de expresar la verdadera razón que tenía para renunciar, y que era la de que «llegó a convencerse de que otros hombres podían ocupar su lugar prestando un mejor servicio a la empresa».

John Stevens, reflexionando sobre el episodio, se limitaría a señalar con sorna que Wallace había sufrido un «caso de completo miedo».

17
JOHN STEVENS

«Lo que necesitábamos era un luchador, y lo conseguimos.»

FRANK MALTBY

I

John Stevens fue escogido para construir el canal de Panamá por recomendación de James J. Hill, a quien nunca le había gustado el proyecto y cuyo personal desagrado por Theodore Roosevelt era monumental. Roosevelt, se quejó alguna vez el «Constructor del Imperio», nunca había hecho nada más que «posar y cobrar un sueldo».

Hill consideraba que Stevens era el mejor ingeniero constructor que había en el país, cuando no en el mundo, y parece que así se lo dijo a Roosevelt durante una visita a Washington en junio de 1905. El hijo de Stevens recordaría que «el señor Hill le dijo al presidente que él conocía a un hombre que podía construir el canal de Panamá, y cuando el presidente mostró gran interés, Hill le habló de mi padre […] y afirmó que lo vería en Chicago y le informaría del interés del presidente por él. Así lo hizo, hablando del asunto con todo detalle».

Dio también la casualidad de que Stevens estaba a punto de salir con el secretario Taft para Filipinas como nuevo asesor especial para la construcción del ferrocarril. Así pues, Taft visitó a Stevens en Chicago y le habló de ocupar el puesto de Panamá tan pronto como descubriera por qué

Wallace venía de Colón. El lunes siguiente al domingo en que Taft se entrevistó con Wallace, se le confirmó a Stevens que el puesto era suyo si lo quería. El sueldo era de 30.000 dólares.

Su impulso inmediato, escribió más tarde, fue responder que no. Para entonces Wallace había regresado a su casa a las afueras de Chicago. Stevens le envió una nota pidiéndole que se encontrara con él en el Union League Club para discutir el asunto, pero Wallace se negó. Así pues, Stevens tomó un tren nocturno a Nueva York, donde se entrevistó con Cromwell, quien lo convenció de que aceptara. Y es probable que este fuera el servicio más valioso que prestó el inteligente y elocuente abogado. Más activo que nunca como mediador multiusos para el Partido Republicano, Cromwell estaba sumamente preocupado —como lo estaban otros— por lo que podía significar para el partido un fracaso en Panamá.

De regreso a su casa en Chicago, Stevens consultó las cosas con su esposa, quien le dijo que toda su carrera había sido una preparación para el mayor proyecto de ingeniería y que, por supuesto, debía ir. «Admití el argumento de que mi deber era prescindir de mis sentimientos […] y de mi sentido común», recordaba Stevens. El 30 de junio mandó un telegrama para anunciar que aceptaba. Roosevelt y Taft tenían poco tiempo para prestarle mayor atención al asunto. John Hay estaba enfermo y Taft, además de todo lo demás, atendía el Departamento de Estado. Roosevelt estaba absorto en la preparación de la histórica reunión en Portsmouth (Nueva Hampshire) en la que pondría fin a la guerra ruso-japonesa. El 1 de julio, John Hay murió de repente; hubo que asistir al funeral y nombrar un nuevo secretario de Estado (Elihu Root). Mientras tanto comenzaban a llegar las delegaciones rusa y japonesa. Cuando Stevens y Shonts fueron a Oyster Bay para que Roosevelt se reuniera con su nuevo ingeniero jefe, uno de los restantes huéspedes en el almuerzo era el ministro japonés.

Stevens tenía cuarenta y dos años, y era de complexión robusta, cargado de hombros, medía 1,80 de altura, tenía el pelo y el bigote morenos, y un rostro duro, curtido y bien parecido. Roosevelt escribió de él con admiración que era como un «muchacho rústico», «un rudo y baqueteado habitante del Oeste», «un tipo grande, un hombre osado y con sentido común, y muy fornido».

Al igual que Gorgas —y a diferencia de Wallace—, había pasado la mayor parte de su vida sobreviviendo a situaciones extremas. Nacido en una pequeña granja en Maine, tuvo poca educación formal, pero aprendió a sobrevivir, y en 1873 se fue al este a trabajar en las inspecciones para la nueva ciudad de Minneapolis. Desde entonces había ido ascendiendo por un camino difícil, primero como peón de vía en Tejas y luego como ingeniero subalterno situando y construyendo vías férreas en Nuevo México, Minnesota y Columbia Británica. En 1886, a los treinta y tres años, como ingeniero auxiliar principal de la Duluth, South Shore and Atlantic Railway, se le había encargado la construcción de una línea de casi seiscientos kilómetros por los pantanos y pinares del Alto Michigan, desde Duluth hasta Sault Ste. Marie. Cuando se fue a trabajar con James J. Hill en 1889, ya había sobrevivido a las fiebres mexicanas, los ataques de los indios, los mosquitos del Alto Michigan y las tormentas de nieve canadienses. En una ocasión había sido acorralado por lobos; había aprendido a dormir sentado mientras cruzaba las llanuras en una calesa, con sus instrumentos de agrimensura, su tienda y sus provisiones atados a la espalda; había recorrido cientos de kilómetros por las Montañas Rocosas, calzado con raquetas para la nieve. «Me hice resistente y duro físicamente —escribía después—. Aprendí a dormir bajo la lluvia envuelto en una sola manta […] para adaptarme […] a las condiciones más primitivas. Y me gustaba.»

Tenía puesta su fe personal en los hitos que podían alcanzar los hombres comunes. «Respecto a los superhombres, puede que sea por mi mala suerte, pero nunca he tenido la oportunidad de encontrarme alguno.» El trabajo tenaz —solía afirmar— era el único «ábrete sésamo» que conocía por experiencia. Estudiando durante las noches por su cuenta aprendió matemática, física y química. Y pese a su modo de ser tosco y a menudo irreverente, su excepcional capacidad era evidente.

Trabajar para Hill había sido el momento decisivo. En 1889 había comenzado como uno de los ingenieros encargados de trazar la vía y se le asignó la exploración de una ruta hacia el poniente desde Havre (Montana). Hill había decidido construir un ferrocarril que llegara hasta el Pacífico; el Great Northern iba a ser su camino personal del imperio; y a finales del invierno de 1889, Stevens descubrió el Paso Marías, el paso de Hill sobre

las Montañas Rocosas. El Paso Marías ahorraba más de 160 kilómetros y, con una elevación de 1.564 metros, proporcionaba al Great Northern la pendiente más suave de los ferrocarriles hacia el Pacífico. Stevens se convirtió en una especie de leyenda en el noroeste, «el Héroe de Paso Marías». Había hecho el descubrimiento a pie y solo, puesto que su guía indio lo había abandonado. Por la noche, sin tener madera para encender fuego y a una temperatura de 40° bajo cero, había evitado congelarse correteando de un lado a otro sobre la nieve hasta el amanecer.

En las Cascadas, sobre la vertiente occidental, encontró otro paso clave (llamado más tarde Paso Stevens). Hill lo nombró ingeniero jefe en 1895 y finalmente gerente general. Stevens construyó puentes, túneles (incluido el de Cascadas de poco más de cuatro kilómetros de longitud) y más de 1.600 kilómetros de vía férrea, mucho más de lo construido por cualquier hombre en el mundo. Construía extraordinariamente bien, y Hill nunca tuvo que intervenir.

Hill era muy independiente (el Great Northern fue la única vía occidental construida sin subvención gubernamental); era brusco, duro, un pionero y un luchador. Tenía el don de saber tratar con la gente sencilla; con su solo aspecto físico irradiaba fuerza. Y mucho de lo que Hill era se le había pegado a Stevens, quien durante el resto de su vida hablaría de Hill como del hombre más admirable que había conocido. Acerca de Stevens, Hill señaló una vez: «Siempre está en el lugar adecuado en el momento oportuno y haciendo lo preciso sin preguntar nada».

Pero Stevens también era incansable y a menudo temperamental, y en 1903 había dejado a Hill para convertirse en ingeniero jefe y luego en vicepresidente de la compañía Chicago, Rock Island and Pacific. Su razón, explicó más tarde, era que Hill pensaba para él un puesto todavía más alto que exigía «una diplomacia para la que yo, por mi temperamento, no servía». Después, en 1905, buscó nuevos horizontes y aceptó el encargo de Filipinas porque afirmó que necesitaba un cambio.

En el transcurso de la conversación durante el almuerzo en Oyster Bay, Roosevelt le dijo a Stevens que tomara el mando y le informara directamente si era necesario. En Panamá las cosas estaban hechas un lío de todos los diablos, admitía. Le recordaba al hombre que contrató a un

mayordomo y lo puso a trabajar diciéndole: «No tengo ni la menor idea de lo que vas a hacer, pero […] mantente ocupado y mayordomea como un loco».

Luego, cuando Shonts y Stevens se reunieron con los reporteros en la estación de ferrocarril de Oyster Bay, Shonts fue quien habló. «Stevens no tendrá a quien culpar si el trabajo no se hace bien —afirmó Shonts—, porque él será el jefe supremo del departamento de ingeniería.» Stevens, sentado sobre un poste de piedra que estaba a un lado, solo movía la cabeza en señal de asentimiento.

Shonts y Stevens desembarcaron en Colón sin ceremonia alguna el 26 de julio de 1905. Ninguno de los dos hombres había estado antes en Panamá.

Taft cablegrafió a Magoon diciéndole que «Shonts y Stevens pronto estarán con usted y las montañas se moverán». Pero la cuestión no era ya si la tierra volaría o las montañas se moverían. La cuestión era si toda la aventura estadounidense en Panamá podía ser rescatada de un humillante fracaso. El hecho ineludible era que había tenido un desafortunado comienzo y que ya se habían gastado 128 millones de dólares, como resaltaba *The New York Times*. A pesar de todas las palabras de desprecio hacia la ineficacia y el fracaso francés, pese a todas las orgullosas declaraciones sobre los conocimientos prácticos y las soluciones estadounidenses, Estados Unidos había operado con menos eficacia, menores resultados y mucho menos valor que los franceses en cualquier momento de su severa prueba. Se había perdido un año entero y la situación en el Istmo era absolutamente confusa.

Recordando sus primeras impresiones, Stevens escribió: «Creo que me encuentro frente a una proposición tan desalentadora como jamás se le había presentado a un ingeniero constructor». Los pasajes en los barcos de regreso seguían siendo muy solicitados. Más de quinientos técnicos y trabajadores cualificados blancos se habían marchado ya. Los que quedaban estaban asustados, «aterrorizados» decía Stevens, y tenían toda la razón para desesperarse. Algunos de los cargamentos que se amontonaban en

Colón habían permanecido allí durante más de un año. «No encontré organización […] ni cabeza responsable en que pudiera delegar autoridad, ni ninguna colaboración entre los que caritativamente podrían llamarse departamentos.»

La junta revisora designada por Roosevelt para decidir si el canal debería construirse al nivel del mar, como exigía Wallace, no había sido convocada todavía. De modo que aún no había un plan definitivo que pudiera seguirse, y todos estaban esperando que se les dijera qué tenían que hacer. La mayor parte de los estadounidenses que Stevens se había encontrado parecían creer que Shonts y él habían llegado para ordenarles que abandonaran todo y se embarcaran rumbo a casa.

Theodore Shonts, con sus quevedos, su bigote y su expresión de *bulldog*, parecía una versión más antigua y reposada de Theodore Roosevelt. Fue quien se encargó de casi todo mientras permaneció en el Istmo, que no fue mucho tiempo; con sus modales abruptos y autoritarios, caía mal a casi todo el mundo.

«Señor gobernador, ¿qué está pasando aquí?», preguntó Shonts mientras fumaba con Magoon, Gorgas y Stevens sentados en la terraza la primera noche que pasaron en Ancón. Magoon era de trato fácil pero muy fino y educado —un amigo lo asemejaba con un cardenal romano—, y pensaba que su principal deber era mantener la paz con los panameños. El problema más urgente, le explicó a Shonts, era la comida para los trabajadores. Los comerciantes locales seguían subiendo los precios y a los hombres les resultaba casi imposible sobrevivir con lo que ganaban. Algunos trabajadores, al borde de la inanición, se habían entregado al pillaje como bucaneros.

Shonts afirmó que deberían establecerse economatos de inmediato, y cuando Magoon explicó que violaría un acuerdo firmado con Panamá por el cual todos los artículos alimenticios tenían que comprarse a los comerciantes locales, Shonts respondió: «Es evidente que usted no ha oído la noticia […]. Yo he venido aquí para construir el canal». La Comisión del Canal del Istmo alimentaría a los hombres a precio de coste, comenzando de inmediato.

Asimismo, Magoon tenía la ambición de establecer un gobierno modelo dentro de la Zona estadounidense, como un ejemplo «edificante» para Panamá y todo el resto de América Central. Shonts le dijo que se olvidara de eso. No habría más gobierno que el que fuera necesario para preservar el orden. «Nuestro único objetivo […] es construir el canal, de modo que "no pierda de vista la pelota".»

Volviéndose a Gorgas, declaró: «Tampoco estamos aquí para demostrar ninguna teoría médica». No le había impresionado lo más mínimo lo que el médico había logrado y le hizo saber que tenía cuatro meses para erradicar de Panamá la fiebre amarilla.

Stevens, como en Oyster Bay, habló poco, y cuando Shonts se marchó algunas semanas después, siguió con la misma tónica. Incluso en su modo de ser, en su apariencia y en su forma de tratar a la gente era completamente diferente de su antecesor. Se le veía en la obra a diario, hiciera el tiempo que hiciese, caminando de un lado a otro con botas de goma y mono, llevando un sombrero viejo y maltrecho, y dando constantes caladas a un cigarro negro. «Se le veía en medio del lodo de las zanjas, manejando una locomotora de maniobras, descansando entre la maquinaria —escribió el corresponsal de una revista— […]. Tenía muy poco que decir, salvo plantear preguntas. Era muy tranquilo y eficiente. Al principio, los hombres no estaban seguros, sobre todo porque no podían detectar en él ninguna actitud.»

Se descubrió que todos podían hablar con él, y con unas cuantas indicaciones breves empezó a inyectar bríos en el trabajo por primera vez.

«Hay tres enfermedades en Panamá —les dijo a los hombres—. Son la fiebre amarilla, la malaria y el miedo; y la mayor de todas es el miedo.» Había que recuperar el tiempo perdido; había mucho que aprender. Cuando le señalaron que en más de un año no había habido colisiones en el ferrocarril de Panamá, afirmó que «una colisión tiene sus ventajas y sus desventajas: indica que hay algo que se está moviendo sobre la vía».

Quería que las oficinas técnicas se trasladaran del edificio de la administración que se encontraba en la ciudad de Panamá al Tajo de Culebra tan pronto como fuera posible. Al mostrársele los planos para la nueva residencia del ingeniero jefe programada para construirse en Ancón,

los canceló. Él viviría en Culebra, y especificó que fuera un *bungalow* de un solo piso y con un techo de hierro acanalado. Hasta que la casa estuviera lista, se contentaría con un pequeño espacio en las instalaciones del hospital.

En secreto estaba consternado por lo que había visto del trabajo de Wallace y por lo anticuado del equipo que se encontraba en uso. Una vez, estando en un sitio desde el que se dominaba el Tajo de Culebra, contó siete trenes descarrilados. Todas las palas mecánicas que se veían estaban ociosas porque las cuadrillas, junto con todos los restantes trabajadores, luchaban por volver a poner los trenes sobre las vías, «un modo de proceder necio —señaló con acritud— porque [los trenes] eran más valiosos donde se encontraban».

Mientras la opinión pública y la prensa estadounidenses especulaban sobre qué progreso podría lograr el nuevo jefe, Stevens, el 1 de agosto, ordenó que se suspendiera por completo el trabajo en el Tajo de Culebra. Informó a su personal de que la excavación no se reanudaría hasta que lo tuviera todo listo. Los maquinistas de las palas mecánicas y los hombres que manejaban las grúas fueron enviados a Estados Unidos. Se les avisaría más adelante.

«La excavación es lo último», declaró. Por lo pronto, el doctor Gorgas iba a tener los hombres e instrumentos que necesitara. Las ciudades de Panamá y Colón se iban a limpiar y pavimentar. Se iban a edificar almacenes, talleres mecánicos y muelles. Se iban a planificar y construir comunidades enteras desde sus cimientos: casas, comedores, barracas, más hospitales, un hotel para visitantes, escuelas, iglesias, clubes, almacenes refrigerados, lavanderías, sistemas de drenaje y depósitos. Estaba decidido, como afirmaba en una carta dirigida a Taft, a prepararse bien antes de empezar la construcción, «sin hacer caso de las críticas […] mientras yo me encuentre al mando de la obra […] y confío en que si esta política se acepta ahora, en el futuro mostraré su absoluto sentido común».

Trabajaba doce, a veces dieciocho horas diarias, y no veía la razón para que los demás no lo hicieran. Durante los primeros meses, cuando hacía sus

rondas diarias, recorría andando todo el trazado de Colón a Panamá. Ni el calor fundente, ni la lluvia, ni el terrible lodo parecían molestarlo o afligirlo. Su salud se mantenía en perfecto estado.

Él y Gorgas se entendieron extraordinariamente bien desde un principio. Con su apoyo, el verdadero trabajo de Gorgas empezó en serio. Durante el verano, las enfermedades de todo tipo seguían diezmando las filas de los trabajadores. La fiebre amarilla había amainado un poco, pero solo un poco: cuarenta y dos casos en julio, y trece muertes; veintisiete casos en agosto, y nueve muertes. Pero la malaria, la neumonía, la tuberculosis y las enfermedades intestinales seguían proliferando y segaban más vidas que la fiebre amarilla, al mismo tiempo que dejaban en completo estado de debilidad a un número de personas dos o tres veces mayor que el de muertos, hechos que la opinión pública estadounidense no llegaba a comprender. Entre el 1 de mayo y el 31 de agosto de 1905, época de la llamada epidemia de fiebre amarilla, esta enfermedad se cobró cuarenta y siete vidas. En el mismo período, casi se duplicó el número de los que murieron de malaria, cuarenta y nueve murieron de neumonía, cincuenta y siete de diarrea crónica, y cuarenta y seis de disentería. Los trabajadores negros eran los más duramente golpeados por la malaria y la neumonía. Cuando la peste bubónica brotó por segunda vez en La Boca, la víctima fue de nuevo un barbadiano.

Pero aunque a largo plazo se consideraba esencial la reducción drástica de todas las enfermedades, la fiebre amarilla tenía que ser el objetivo inmediato. Librar al Istmo de la fiebre amarilla, afirmaba Gorgas, sería liberarlo del miedo.

Ahora dirigía la campaña sanitaria más concentrada y costosa que se hubiera visto hasta entonces. Stevens, como se ufanaría más tarde, «lanzó todo el peso del departamento técnico» en su apoyo. A partir de entonces, Gorgas tendría prioridad para la mano de obra y se daría preferencia a sus peticiones. En noviembre ya había cuatrocientos hombres dedicados a los proyectos de Gorgas. Hasta entonces, su presupuesto anual para todos los gastos y materiales se había limitado a 50.000 dólares. Stevens firmaría recibos de 90.000 dólares gastados solo en malla metálica. Gorgas conseguía ahora todos los materiales que necesitaba con un mínimo de

trámites burocráticos: 120 toneladas de piretrina (en vez de ocho toneladas), 300 toneladas de azufre y 189.000 litros de queroseno al mes. Se pidieron 3.000 contenedores de basura, 4.000 cubos, 1.000 escobas, 500 cepillos de fregar, ácido fénico, azufre en polvo, alcohol metílico, cloruro de mercurio, 2.500 kilos de «jabón común», candados, linternas, machetes, cortacéspedes, 1.200 fumigadores y 240 trampas para ratas solo para los terrenos del hospital.

La ciudad de Panamá se fumigó casa por casa, algunos sectores varias veces. Lo mismo se hizo en Colón. Las brigadas fumigadoras —cientos de hombres que llevaban escalerillas, botes de engrudo, cubos, rollos de papel de estraza y periódicos viejos— se esparcían por las calles en la madrugada como un extraño ejército de ocupación. Y al atardecer, cuando ya se habían ido, tiras de papel revoloteaban en las ventanas y puertas de cientos de casas.

La persistencia con la que se localizaban los nuevos casos de fiebre amarilla puede verse en este ejemplo tomado de un informe oficial:

> Se informó de que había un hombre enfermo en un hotel […]. Cuando se le buscó, había desaparecido. Al día siguiente se le encontró borracho en la calle y se le envió al hospital, donde, tras diagnosticar su caso como fiebre amarilla, empezó a delirar y murió. Había afirmado que había permanecido en el hotel todo el tiempo, pero como esa casa estaba llena de personas no inmunes y ningún otro caso se había presentado en ese lugar, era evidente que había contraído la enfermedad en algún otro sitio. El hombre murió, nadie lo conocía y parecía que no se podía obtener ninguna información. Se supo, sin embargo, que otra persona de la misma nacionalidad que el fallecido tenía la costumbre de visitar un café cercano. Se interrogó a todos sus compatriotas de ese establecimiento. Por fin se encontró a un hombre que dijo que lo había visto con un italiano. Entonces se entrevistó a cada italiano que se pudo encontrar, y finalmente se dio con uno que afirmó haber visto al fallecido con el cantinero del teatro en dos ocasiones. Se buscó al cantinero y no se le pudo encontrar. Después de una cuidadosa búsqueda, fue localizado al día siguiente. Estaba en cama y tenía fiebre amarilla. Declaró que el hombre que había muerto de fiebre amarilla, aunque se había registrado en el hotel, había estado durmiendo todo el tiempo en el mismo cuarto que él en el teatro. Parecía probable que el teatro hubiera sido el centro de infección, por lo cual fue fumigado. Pocos días después se descubrió un tercer caso, el de una niñita que había estado todas las noches en el teatro con su madre, con lo que se confirmaron los indicios que ya se tenían.

Las cisternas y letrinas se rociaban con queroseno una vez a la semana. Pero lo más crucial fue que se proporcionó agua corriente a la ciudad de

Panamá, Colón, Cristóbal, Ancón, La Boca, Imperio y Culebra, con lo cual se eliminó, después de siglos, la necesidad de contar con recipientes domésticos para su recogida.

Stevens no hizo una declaración pública de fe en Gorgas o en la teoría del mosquito. «Como muchos otros probablemente, tenía cierta idea sobre la teoría del mosquito —recordaría— […] pero como la mayor parte de los profanos en esta materia, tenía poca fe en su efectividad y nunca soñé que su importancia fuera tan tremenda.» Pero la presencia de Gorgas parecía «un acto de la Providencia» y a Stevens le decía su instinto que había que respaldar a Gorgas plenamente. Cuando se inició en Washington un movimiento para separar al médico de su puesto —iniciado por Shonts y apoyado por Taft—, Stevens contraatacó. Taft pensaba que Gorgas no tenía «ninguna capacidad ejecutiva». Shonts, quien parecía estimar mucho a Gorgas, confiaba poco en la teoría del mosquito y no era menos insistente que su predecesor, el almirante Walker, en que la tarea prioritaria debería ser «limpiar completamente» Panamá. Shonts ya había encontrado un sustituto para Gorgas: un hombre del Johns Hopkins llamado Hamilton Wright, y se dirigió a Oyster Bay para anunciarle a Roosevelt lo que pensaba hacer. Pero Stevens insistió por carta desde Panamá en que Gorgas debía quedarse, y de este modo el asunto se convirtió en una contienda cuya decisión última correspondía a Roosevelt. Una vez más, el presidente consultó con el doctor Welch, así como con el doctor Alexander Lambert, amigo y compañero de caza.

En realidad, a Welch se le pidió que recomendara a Wright, colega suyo en el hospital Hopkins, más que un comentario sobre Gorgas y su progreso relativo en Panamá. Pero además de atestiguar la capacidad de Wright, Welch insistió en que no había nadie mejor preparado para dicho trabajo que Gorgas. El mejor hombre se encontraba ya en el puesto, fue su mensaje implícito. «Ojalá hubiera más hombres en Estados Unidos —escribía Roosevelt en respuesta a Welch— que tuvieran el valor moral de escribir cartas de recomendación tan honradas como las suyas.»

El doctor Lambert expresó sus puntos de vista durante una conversación privada mantenida en el estudio de Sagamore Hill. «El hedor y la suciedad no tienen nada que ver con la malaria o la fiebre amarilla —afirmó Lambert

—. Usted se encuentra ante la decisión más importante de su carrera. Tiene que escoger entre Shonts y Gorgas. Si vuelve a caer en los antiguos métodos de saneamiento, fracasará como fracasaron los franceses. Si respalda a Gorgas y sus ideas y le deja proseguir su campaña contra los mosquitos, conseguirá construir el canal.»

Según la versión que Lambert ofreció de la conversación, Roosevelt decidió en ese momento que Gorgas se quedaría. Shonts fue llamado a la Casa Blanca poco después y se le pidió que «respaldara a Gorgas». Tuvo el mérito de aceptar la decisión y se encargó de que el Departamento de Sanidad fuera lo que debía haber sido desde el principio, un organismo independiente que informara de forma directa al presidente de la junta. Shonts, como escribió Gorgas tiempo después, era un hombre «que pensaba y actuaba en millones [dólares] cuando los oficiales del Ejército y la Marina lo hacíamos en miles […]. Nunca me hubiera atrevido a solicitar las cantidades inmensas de dinero que él me autorizó a gastar».

Pero en su opinión el verdadero héroe era Stevens. «El efecto moral de que una autoridad tan elevada adoptara dicha posición en este período […] fue enorme —escribió Gorgas— y es difícil calcular cuánto le deben las condiciones de salubridad en el Istmo a este hombre por su éxito posterior.» Años después, le escribió a Stevens en privado: «El hecho es que usted es la única autoridad importante del Istmo que siempre prestó su apoyo al Departamento de Sanidad […] antes y después de su etapa en el cargo. Por consiguiente, entenderá que nuestras relaciones mutuas permanezcan en mi memoria como un oasis verde y agradable».

La erradicación de la fiebre amarilla en La Habana había durado ocho meses. En Panamá fue necesario casi un año y medio. Pero de no ser por Stevens se hubiera tardado muchísimo más tiempo. Sin duda, si Stevens hubiera sido el ingeniero jefe desde el comienzo, se habrían salvado bastantes vidas; habría habido menor aflicción y no habría habido pánico. Una vez que el programa de Gorgas se puso en marcha, la incidencia de la fiebre amarilla disminuyó con la misma rapidez espectacular que en La Habana. La epidemia terminó en septiembre, mes en el que solo hubo siete casos y cuatro muertes. Una tarde, varias semanas después, Gorgas y varios miembros de su equipo se reunieron en la sala de disección en Ancón para

efectuar una autopsia. Gorgas les dijo que «miraran bien a ese hombre» porque era el último cadáver debido a la fiebre amarilla que verían. En diciembre la enfermedad había desaparecido del Istmo.

II

John Stevens marcó el comienzo de la que iba a conocerse en el Istmo como la Era del Ferrocarril. Y una de las ironías de la historia es que cuando el canal empezó a funcionar, el invisible espíritu rector fuera James J. Hill. Stevens no solo era un hombre de Hill, sino que dirigió la obra de la misma manera que Hill dirigió el Great Northern. Sin duda, la construcción del canal de Panamá fue, entre otras cosas, uno de los mayores triunfos de la ingeniería de ferrocarriles estadounidense.

En el Great Northern a los hombres «más idóneos» se les dio gran autoridad y luego se les pidió estricta cuenta de los resultados. El conocimiento de los detalles se consideraba importante en todos los niveles, pero era obligatorio para los directivos al mando. «La administración inteligente —según la conocida frase de Hill— […] debe basarse en el conocimiento exacto de los hechos. Las conjeturas no sirven.» Al principio parecía discutible que se pudieran encontrar muchos hombres idóneos entre los veteranos del fracaso de Wallace. Las bajas por enfermedad, las deserciones precipitadas y la gran dificultad para contratar nueva gente había dado como resultado que ascendieran a puestos clave jóvenes que en condiciones normales nunca lo habrían logrado. «Personalmente, siempre he agradecido a la fiebre amarilla que me ofreciera la primera gran oportunidad de mi vida», escribía Robert E. Wood casi sesenta años después. Era un teniente de navío de veinticinco años, no «pensaba contraer la fiebre, y no la contrajo […]. Todo el que se quedaba, era ascendido». Erguido, bien afeitado, con la mandíbula cuadrada y prominente de un héroe de Charles Dana Gibson, Wood se encontraba entre los primeros en los que Stevens se había fijado para realizar su reorganización. Asignado al Departamento de Mano de Obra y Vivienda, Wood iba a convertirse

después en jefe del Servicio de Intendencia de la Zona; más adelante llegaría a ser el general Wood y finalmente el genio rector de Sears, Roebuck and Company.

Frank Maltby, jefe de división de Wallace en Colón, fue convocado a la ciudad de Panamá una vez que Stevens se hubo establecido. «Estábamos sentados en la terraza bajo una luna llena tropical […]. Todos los demás habían desaparecido —escribiría Maltby recordando la entrevista—. El señor Stevens no hablaba mucho, pero hacía preguntas, y en gran cantidad. Se puso al corriente de todo lo que yo sabía. Me volvió del revés y exprimió hasta la última gota de información […]. Nos retiramos a la una de la madrugada.» Al día siguiente, Stevens cablegrafió a Washington para comunicar que ya tenía el hombre que precisaba para el puesto de Colón; sería Maltby, cetrino y de piernas largas, a quien le dio la siguiente consigna: «No será despedido si hace algo, pero se le despedirá si no hace nada. Si hace algo mal, puede corregirlo, pero no hay manera de corregir lo que no se ha hecho».

El ingeniero principal de Wallace en Culebra, un hombre sombrío y de aspecto amenazador llamado W. E. Dauchy, también se quedó, pero no por mucho tiempo. Con unas cuantas excepciones, todo el resto del nuevo equipo estaría formado por hombres del ferrocarril experimentados traídos por Stevens. El fallo de Ferdinand de Lesseps había sido no concebir el proyecto como un problema fundamentalmente de ferrocarril y no haber enviado a ningún especialista en ferrocarriles a Panamá. Stevens, en cambio, consideró ese aspecto básico y solo contrató a especialistas en ferrocarriles. Jackson Smith, un joven maleducado pero eficiente que se había dedicado a la construcción de ferrocarriles durante cinco años en México y Ecuador, sustituyó al teniente Wood como jefe de Mano de Obra y Vivienda. William Belding, el nuevo jefe de construcción de edificios, había estado encargado de lo mismo en el Illinois Central. Edward J. Williams, el nuevo pagador, había desempeñado idéntico puesto en el Chicago and North Western. Un antiguo auditor general de la Oregon Rail Way and Navigation Company era el nuevo jefe de contabilidad. Un almacenista general del Great Northern era el jefe de Materiales y Abastos. William Grant Bierd, traído para dirigir el ferrocarril de Panamá, había

estado con Stevens en el Chicago, Rock Island and Pacific. Reemplazó al ilustre coronel Shaler, quien se esfumó silenciosamente a un retiro permanente.

El único hombre recomendado con insistencia a Stevens desde Washington —tanto por Taft como por Shonts— no le interesaba porque no estaba relacionado con los ferrocarriles. Taft pensaba que había encontrado al ingeniero adjunto perfecto, alguien «extraordinariamente capaz», según anunció a Roosevelt, que podía reemplazar a Stevens si a este se le ocurría hacer lo mismo que Wallace. Se trataba del mayor George Goethals. Shonts lo describía en una carta a Stevens como el mejor ingeniero constructor del Ejército, satisfactorio en todos los aspectos: «directo, lleno de recursos, enérgico y un trabajador de la más agradable personalidad». Taft llegó a llevarlo al Istmo en uno de sus viajes de inspección. Pero Stevens no quiso saber nada y Goethals regresó a Washington.

Stevens se dio cuenta de inmediato, a diferencia de los franceses, de que el ferrocarril de Panamá era la línea vital mediante la cual no solo se podrían mover libre y eficientemente hombres, alimentos, materiales y cuanto se necesitaba para mantener el trabajo, sino también los trenes que sacaban la tierra de Culebra. También se dio cuenta de que no tenía sentido trabajar si no era con el equipo más grande y pesado posible. Los franceses habían tratado de mejorar su rendimiento modificando continuamente su maquinaria, utilizando diferentes tipos de equipo en diversas combinaciones, pero en general era demasiado pequeño y ligero para la magnitud de la tarea. «Ahora yo diría que la maquinaria [francesa] en comparación con la moderna eran como carritos para bebé comparados con automóviles —observó Stevens—, lo cual no es un reproche contra los franceses, pero no puedo concebir cómo pudieron hacer la labor que hicieron con la maquinaria que tenían.»

Para empezar, las mismas vías eran demasiado ligeras. A su juicio, el ferrocarril, tal como estaba, era un juguete patético. El equipo del Great Northern era cuatro veces mayor que el utilizado en la pequeña línea selvática. (Hill había sido el primer barón del ferrocarril que equipó su línea con vagones de carga de gran capacidad y locomotoras enormes.) Así pues, en el término de un año, se reparó por completo la línea para dotarla de vías

dobles con raíles más pesados. Se reforzaron los puentes, se mejoró el sistema de señales y desvíos, y se rehabilitó o reemplazó el equipo. Se instaló un nuevo sistema de teléfonos y telégrafos, utilizando raíles viejos como postes. Se construyeron almacenes y talleres de reparación, y se levantaron enormes cobertizos para las locomotoras en Matachín. Se pidieron vagones de carga, vagones de volteo, vagones refrigerados y más de cien locomotoras, todo lo cual debería embarcarse desarmado para armarse al llegar en los nuevos talleres.

Para hacer funcionar la línea, se trajo todo un equipo nuevo: jefes de estación y tren, inspectores, expendedores, mecánicos, y lo que Stevens describía como «un ejército de revisores, maquinistas y guardagujas».

Hasta que se terminó el nuevo sistema de aguas de Colón, se utilizó la vía férrea para transportar cargas completas de agua potable a la ciudad, noche y día. El ferrocarril aportaba la mano de obra, dirigía los economatos y la Panama Steamship Company, mediante la cual se enviaban los alimentos desde Nueva York. Junto con las nuevas instalaciones de la terminal en Cristóbal, se construyó una enorme planta frigorífica. Pronto empezaron a distribuirse de forma regular alimentos perecederos cada mañana a lo largo de toda la línea.

Los hombres que reconstruían el ferrocarril y los que levantaban los nuevos pueblos junto a las vías empezaron a disfrutar de lujos como huevos frescos, lechuga y alimentos preparados congelados. Se construyó una panificadora capaz de producir cuarenta mil barras de pan a diario.

No había constructor de edificios ni empresa constructora de cierta solvencia que no estuviesen vinculados con el ferrocarril. Era como si toda la actividad de un proyecto ordinario de ferrocarril a gran escala, que suele extenderse por un amplio espacio abierto, se hubiera comprimido en este estrecho corredor de 80 kilómetros, con lo cual todo parecía intensificarse extremadamente. El número de trabajadores se triplicó en los seis meses posteriores a la llegada de Stevens. A finales de 1906 había casi veinticuatro mil hombres trabajando, más de los empleados para el Union Pacific en el trayecto final hasta Promontory (Utah); y más de los que había habido durante los años en que los franceses estuvieron en Panamá. Durante

varios meses había tenido a doce mil hombres sin hacer otra cosa que levantar edificios.

De nuevo, como durante el esfuerzo francés, los trabajadores llegaron de todas partes del mundo —noventa y siete países, según los registros—, pero también de nuevo los trabajadores no cualificados de pico y pala eran casi todos negros, y esta vez fue Barbados, más que Jamaica, el que proporcionó la mayor parte. Debido a la experiencia sufrida por los jamaicanos, que quedaron desamparados en el Istmo al fracasar la aventura de De Lesseps, el Gobierno de Jamaica no permitió que hubiera reclutamientos en la isla e impuso un impuesto sobre cualquiera que deseara ir a trabajar al canal. Como resultado, los jamaicanos que emigraron a Panamá lo hicieron por su propia voluntad, y la mayoría eran artesanos cualificados, los únicos que podían pagar el impuesto.

En las islas donde se permitió el reclutamiento, a todos los trabajadores se les hizo un contrato por el cual se les daba gratis el pasaje a Colón y se les garantizaba también gratis la repatriación, si así lo querían, después de quinientos días de trabajo (aproximadamente un año y ocho meses). Martinica y Guadalupe contribuyeron con siete mil quinientos hombres, pero el total de los que vinieron de Barbados llegó casi a veinte mil.

El sueldo era de diez centavos por hora, diez horas al día y seis días a la semana. La separación por el color, según una regla no escrita seguida por el ferrocarril, al igual que por la sociedad panameña en general, se convirtió en una política establecida. Había comedores separados para negros. El alojamiento, la instrucción y la hospitalización estaban segregados y no eran en absoluto iguales. También existía discriminación en el ferrocarril, aunque nunca fue demasiado estricta. El viaje por ferrocarril se hacía en primera o en segunda clase, y aunque la mayoría de los blancos viajaba en primera, y la mayoría de los negros en segunda, los jornaleros blancos con sueldos bajos solían viajar en segunda, del mismo modo que los trabajadores negros cualificados que ganaban sueldos altos a veces viajaban en los vagones de primera.

En todos los reglamentos y documentos oficiales, así como en las oficinas postales y otros lugares públicos, la línea de color se expresaba en «oro» y «plata» en lugar de negro y blanco, debido al sistema de pago. A los trabajadores no cualificados se les pagaba en plata panameña, en balboas, nombre de las monedas de uso corriente. Por su parte, a los estadounidenses se les pagaba en oro, que seguía siendo el patrón monetario de Estados Unidos. Y puesto que casi la mayoría de los trabajadores no cualificados eran negros y casi todos los estadounidenses contratados eran trabajadores cualificados y blancos, los términos «nómina dorada» y «nómina plateada» se convirtieron casi en sinónimos de trabajadores cualificados blancos provenientes de Estados Unidos (que podían abarcar desde un ingeniero mecánico, un empleado postal, una enfermera o un maquinista) y de trabajadores negros no cualificados súbditos británicos (casi todos de Barbados y analfabetos; pero que también podían ser artesanos cultos de lengua francesa originarios de Martinica, un supervisor suizo o un inculto español o italiano).

Se abrieron oficinas de reclutamiento en Nueva York y Nueva Orleans, y se enviaron agentes reclutadores desde Washington para recorrer todo el país en busca de personal. La variedad de habilidades y especialidades que tuvieron una demanda súbita fue enorme. Según el cálculo de Stevens, al año siguiente se necesitaron 4.892 trabajadores estadounidenses cualificados en unas cuarenta especialidades diferentes: albañiles, herreros, caldereros, conductores, cocineros, inspectores de vagones, mecánicos, capitanes de barco, carpinteros (1.710 carpinteros fue la petición específica), calafateadores, operadores de draga, operadores de taladro de mano, operadores de taladro mecánico, ayudantes para los operadores de taladro mecánico, transportistas de máquinas y sus ayudantes, bomberos, herreros, litógrafos, maquinistas, sobrestantes, vaciadores, arquitectos, ingenieros navales, fontaneros, revocadores, plantilleros, pintores, montadores de tuberías, aparejadores, carpinteros de barco, maquinistas de pala mecánica, maquinistas de grúa, fogoneros, cronometradores, vigilantes y camareros.

Se ofreció transporte gratuito al Istmo; alojamiento y atención médica gratuitos también formaban parte del aliciente. El sueldo medio mensual era

de 87 dólares. Sin embargo, los resultados fueron desalentadores. Era muy frecuente que quienes solicitaban un puesto fueran personas incapaces de mantener un trabajo. Eran tiempos prósperos en Estados Unidos y la publicidad que se le había dado a la fiebre amarilla había socavado mucho el atractivo patriótico o romántico que de otro modo podría haber tenido Panamá. En vez de 4.892 trabajadores cualificados, Stevens solo consiguió 3.243, y al año más de la mitad encontrarían la vida en Panamá mucho más difícil de lo que se habían imaginado y regresarían a casa.

Aunque en las primeras etapas se consideró la idea de construir el canal solo con mano de obra estadounidense cualificada y no cualificada, y la prensa la reflejó de forma idealista, nunca llegó a tomarse en serio. Los trabajadores blancos no cualificados, incluso los que se encontraban en el extremo inferior de la escala salarial, no deseaban ir a Panamá. Los dirigentes sindicales se opusieron con fuerza a cualquier embarque de hombres para esa «trampa mortal», en especial después de que un equipo de inspección japonés en el que iban los representantes de los grandes contratistas de mano de obra nipona informó de que el Istmo era demasiado inseguro y arriesgado para la vida de sus hombres.

Según la doctrina aceptada, lo que se necesitaba para el pesado trabajo físico eran batallones de hombres que por naturaleza y hábito pudieran soportar el clima agotador: negros de las Indias Occidentales. También se tomó en cuenta que los negros estadounidenses podrían servir —como propuso una vez el general Ben Butler a Abraham Lincoln—, pero topó con una fuerte oposición por parte de los congresistas sureños, quienes preveían que sus estados natales se verían despojados de improviso de su dotación natural de mano de obra barata.

La ineficiencia comparativa e ignorancia técnica de los indios occidentales se convirtió en un terrible problema para los ingenieros y capataces estadounidenses, muchos de los cuales sentían una inclinación natural a despreciar a cualquier negro, sobre todo si tenía acento británico. Según la apreciación de Stevens, la eficiencia del indio occidental medio era un tercio de la de un jornalero estadounidense, blanco o negro.

A los reporteros se les habló de la «irresponsabilidad infantil» de los indios occidentales. Se decía que eran «derrochadores […] tontos […]

poseídos de un terrible odio a cualquier otra cosa que no fuera conversar». Y por propia observación, los reporteros llegaron a la misma conclusión. Un escritor de la popular revista *Outlook* declaró que en todas las semanas que había pasado en el Istmo nunca había visto que un indio utilizara el pico como es debido y que «su torpeza era increíble».

> No importa si están cavando una zanja para tuberías en Colón, poniendo durmientes en el fondo del Gran Tajo, o levantando los antiguos empedrados de las calles de Panamá. Verlos trabajar, aunque no sea más que durante un día, es suficiente para darse cuenta del peor problema que arrostran nuestros ingenieros. La única mano de obra que pueden encontrar en el hemisferio occidental para la construcción del canal posee una tercera parte de la eficiencia de nuestra mano de obra en el norte. Cualquier movimiento de un indio occidental es lento y desmañado; cualquier pequeño tema es objeto de discusión; cualquier cosa es excusa suficiente para interrumpir el trabajo. Una lenta mirada hacia arriba de dos o tres de la cuadrilla suele ser la única señal de que han escuchado la advertencia del capataz, puesto que no cambian el ritmo ni la manera de trabajar.

Sin embargo, el mismo escritor podía ver «cierta e injustificada crueldad» en obligar a «pobres seres mal alimentados» a trabajar de ocho a diez horas bajo semejante calor. «Hasta que no se ha intentado hacer un buen trabajo durante quince minutos con un pico y una pala durante la época de lluvias […] no se puede percibir la fatiga que el calor causa incluso en el trabajador que está acostumbrado a ese clima.»

Por la experiencia que había tenido en el oeste, Stevens prefería contratar cuadrillas de trabajadores chinos a todas las restantes opciones, y quería que llegaran a Panamá lo antes posible. Así pues, se ofreció contratar quince mil chinos con la misma escala salarial que se pagaba a los indios occidentales. Pero el Gobierno había excluido la importación de tales trabajadores desde 1882, y la perspectiva de embarques completos de mano de obra culi a la zona del canal fue recibida con la que Stevens llamó «la acostumbrada protesta». Los panameños protestaron todavía más fuerte. Como reacción al éxito de los comerciantes chinos en Colón y la ciudad de Panamá, muchos de ellos descendientes de los trabajadores chinos abandonados por anteriores proyectos, la nueva república había proclamado su propia ley de exclusión de chinos. Es más, el Gobierno chino también

protestó por las mismas razones que habían expuesto los contratistas japoneses.

Así que se abandonó el proyecto. A Stevens le enfureció el aspecto político del incidente, pues no podía comprender qué diferencia había en que un trabajador fuera blanco, negro o amarillo; o por qué algunas personas preferían gastar millones en una variedad más que en otra, cuando el rendimiento de la otra era muy superior.

Como experimento, había traído a varios miles de trabajadores no cualificados de las provincias vascas de España. La dureza física de estos hombres, su efectividad dondequiera que la cuadrilla de trabajo era requerida (como en una vía móvil de ferrocarril), resultó tan excepcional, que importó cerca de ocho mil hombres más y les pagó el doble de lo que se estaba pagando a los indios occidentales, medida que justificó alegando que trabajaban tres veces más.

Pero el reclutamiento en Barbados prosiguió con toda la rapidez posible bajo la dirección de William Karner, antiguo asistente de Wallace. Apenas había trabajo en esa isla tan sobrepoblada. El populacho, negro y desesperadamente pobre, sobrevivía gracias a unos cuantos meses de trabajo durante la siembra y cosecha de las plantaciones azucareras, que era cuando un hombre robusto podía ganar alrededor de veinte centavos al día, la misma cantidad que podía ganar en Panamá en dos horas. De modo que por cada hombre que era elegido para ir a Panamá había cinco o más ansiosos de tener la misma oportunidad. En la época en que Karner abrió su oficina de reclutamiento en Trafalgar Square, en Bridgetown, la policía tuvo que mantener a las multitudes en orden.

Los exámenes se llevaron a cabo en una galería enorme y vacía. Los hombres, en grupos de cien al mismo tiempo, eran formados en fila junto a la pared. A los que parecían demasiado viejos, demasiado jóvenes o demasiado débiles se les decía que se fueran. A los otros se les examinaba primero de tracoma, después se les pedía que se desnudaran y a continuación se vigilaba la tuberculosis, problemas cardíacos y hernias. Cuando el proceso terminaba, solo unos veinte eran aceptados. Un corresponsal que presenció una de estas sesiones escribió que jamás había visto hombres con un aspecto más serio hasta que el doctor les dijo a los

veinte restantes que habían sido elegidos para ir. El cambio fue inmediato: comenzaron a gritar y a danzar, dándose mutuamente palmadas en los hombros.

> Un chorro de luz entraba por la ventana del fondo, y varias franjas se proyectaban a través de las tejas rotas sobre sus cuerpos desnudos. Era un espectáculo, una especie de danza de guerra, la forma como expresaron su alivio […]. Ser rechazados significaba para ellos y para su familia casi la inanición; ser aceptados, en cambio, una increíble riqueza: un dólar al día. Todos fueron vacunados […] firmaron sus contratos y bajaron las escaleras haciendo cabriolas para comunicar las buenas nuevas a sus amigos que los esperaban en la plaza.

Los días que zarpaban los barcos hacia Panamá eran ocasiones que se recordaban durante años, pues miles de mujeres se reunían en el muelle para decir adiós a los hombres. «Nunca había visto tantas mujeres negras en mi vida —escribía el corresponsal—. Todas iban vestidas con sus alegres ropas domingueras y todas se lamentaban a gritos.» Los vapores del Royal Mail se hacían a la mar sin una pulgada de espacio desocupado y con una media de setecientos u ochocientos pasajeros. Los casi veinte mil hombres reclutados en Barbados durante los años de construcción del canal representaban el 10 por 100 de la población de la isla y aproximadamente el 40 por 100 de los adultos masculinos. Casi todos los hombres fuertes y sanos salieron para construir el canal, y el dinero que enviaban a la isla suponía casi trescientos mil dólares anuales.

Para el indio occidental medio, las semanas iniciales en Panamá —el constante movimiento de hombres y equipo, los reglamentos, los programas, la confusión y el ruido— eran algo totalmente ajeno a su experiencia, a veces aterrador y con frecuencia muy desagradable. Debe recordarse que la mayoría de esos hombres jamás habían oído el ruido de una locomotora. Eran trabajadores de los campos de caña que desconocían por completo la maquinaria moderna de cualquier tipo. En una ocasión, en octubre de 1905, varios cientos de hombres que llegaban de Martinica se aterraron tanto ante la perspectiva de ser vacunados que se negaron a abandonar el barco cuando atracó en Colón, y hubo que obligarlos a bajar a tierra. Quince años después, en Barbados, Jamaica, Santa Lucía, Trinidad, Antigua, Martinica y San Vicente, los viejos recordarían haber sido

hacinados a bordo de su primer tren de trabajadores («cuando digo tren, no quiero decir tren de pasajeros; era un tren de carga»); o haber sido puestos a trabajar cuando todavía llevaban sus mejores ropas o el sombrero comprado especialmente para el viaje.

Marchaban a cientos para cavar zanjas, cortar maleza, cargar madera y descargar furgones de dinamita. «Yo cargaba y descargaba cemento —recordaba uno de ellos—. Acarreé madera hasta que se me despellejaron los hombros.» En general se hacía caso omiso de la preparación u oficios previos; antiguos maestros de escuela y hábiles artesanos se convirtieron en mensajeros y camareros; experimentados carpinteros fueron puestos a afilar estacas para los ingenieros. Rara vez algún negro llegó a un nivel de inspección, y nunca sobre hombres blancos.

En los campamentos, a cada hombre se le asignaba una tienda o una de las nuevas barracas y se le daba un plato, una taza y una cuchara de aluminio, y un brazalete con un número. La comida que se les proporcionaba sería recordada por algunos como suntuosa («carne salada, pan, café que disfrutábamos […] pan, sardinas y helado […] y nunca olvido nuestro helado porque era refrescante»), Pero la mayoría de estas manifestaciones datan de una época posterior. En realidad, la comida en los comedores de los campamentos de trabajo parece haber sido horrible, o por lo menos lo bastante mala como para que en 1906 alrededor de dieciséis mil trabajadores prefirieran valerse por sí mismos, cocinando sus propios alimentos en cazuelas de hierro. En realidad, tan poco les preocupaba a los indios occidentales la comida y el alojamiento que se les proporcionaba y tan grande era su disgusto por las reglas que existían en las barracas, que solo uno de cada cinco se quedaba en el campamento, mientras el resto se apiñaba en las barriadas pobres de Colón y de la ciudad de Panamá, o levantaba su propia choza en la maleza, igual que en la época del canal francés.

Poco tiempo después de su llegada al Istmo, John Stevens había observado a tres indios occidentales que trabajaban con una carretilla. Cuando estaba llena, dos de ellos la colocaban sobre la cabeza del tercero, quien la transportaba a cuestas. Esta escena era una de las que con frecuencia utilizaba para describir la variedad de problemas a los que tenía

que hacer frente. Pero el mismo Stevens afirmó que los indios occidentales podían aprender rápido si se les daba la oportunidad, y sugirió que su dieta podía explicar su relativa lasitud. En ambas cosas demostró estar en lo cierto. Poco a poco los indios occidentales fueron mejorando su uso de las herramientas y aprendieron a trabajar al unísono y en combinación con la maquinaria pesada, como muchos de ellos recordarían después con orgullo. La sustitución de su dieta tradicional, alta en almidones y baja en proteínas (principalmente, arroz y ñame), por alimentos más nutritivos tuvo su efecto. Sin embargo, mientras el rendimiento de los indígenas mejoró, el de los trabajadores hispanos descendió; se fueron volviendo menos laboriosos, menos capaces de soportar el clima. Con el tiempo no se apreciaría diferencia en la eficiencia de un grupo comparado con el otro. «Los indios occidentales, aunque lentos, habían aprendido diversos oficios, y muchos de ellos se convirtieron en constructores de primera clase —escribiría después en su informe oficial final Robert Wood—. La mayor parte del trabajo de construcción en el canal lo hicieron carpinteros, albañiles y pintores de las Indias Occidentales […] y al final del período de construcción, permanecían en sus puestos con la misma firmeza que los españoles e incluso que los estadounidenses.»

El estruendo de los martillos y de las sierras podía escucharse de un extremo al otro de la línea. Stevens señalaba que no había ni medio kilómetro entre Colón y la ciudad de Panamá que no mostrara señales de las «tremendas actividades» de su departamento de construcción, afirmación que puede que no fuera literalmente cierta, pero sí correspondía a la impresión de todos. Durante la etapa del anterior ingeniero jefe, el año en que John Wallace ocupó el cargo, se habían renovado un total de 336 viejas estructuras francesas y levantado 150 nuevos edificios. En el primer año de Stevens al mando, se renovaron 1.200 estructuras y se construyeron 1.250 nuevas.

Se reunieron montañas de suministros; los escombros de las viejas estructuras francesas se utilizaron para rellenar pantanos. Y aunque gran parte de lo que ocurría parecía confuso incluso para los ojos expertos —

para el mayor Goethals, por ejemplo, todo aquello era un completo caos—, iban tomando forma una nueva comunidad después de otra, y Stevens se portaba siempre como si todo fuera progresando de la manera más ordenada y tranquila.

«En su despacho, su escritorio está siempre limpio —escribió Frank Maltby— y aparentemente no tiene nada que hacer.» Los reporteros lo describían como «un tipo que […] siempre dispone de tiempo», y nunca está atrasado en su correspondencia.

Muy preocupado por la moral de los trabajadores estadounidenses cualificados y por el constante cambio de personal, había hecho construir clubes, había organizado conciertos semanales, había establecido una liga de béisbol con los equipos formados en los diversos asentamientos del trazado del canal. Cuando un joven administrativo le informó de que no se habían asignado fondos para construir campos de béisbol, Stevens replicó que se incluyeran en gastos sanitarios.

A los hombres casados de la «nómina dorada» se les animó a que enviaran por sus familias tan pronto como hubo viviendas disponibles, y a los no casados, a que se casaran cuando tuvieran la menor oportunidad. Para evitar disputas o rivalidades por el hospedaje, se decidió que cada hombre dispusiera de 30 centímetros cuadrados de espacio por cada dólar que ganara al mes. La regla se aplicó lo mismo a los cuartos de los casados que a los de los solteros; pero a las esposas también se les dio derecho a un espacio similar por cada dólar ganado por su marido[20]. Esta regla, ideada y puesta en práctica por Jackson Smith, a quien desde entonces se le conoció como *Pulgada Cuadrada* Smith, establecía una norma entendida por todos. También proporcionaba un fuerte incentivo para progresar, sobre todo con la llegada de un número cada vez mayor de esposas.

La mayor parte de las casas nuevas tenían dos pisos, con dos o cuatro apartamentos cada uno, y estaban rodeados por corredores protegidos con mosquiteros. Eran edificios grandes y sencillos de tablas de pino, bastante elevados del suelo y pintados de gris con rebordes blancos. Los techos eran de lámina corrugada. No eran del mejor gusto, pero con sus altos techos y amplias ventanas laterales estaban perfectamente adaptados para el clima.

Cada apartamento estaba equipado con instalaciones sanitarias modernas y amueblado a expensas del Gobierno. El carbón para cocinar, el hielo para la «nevera», el agua, la electricidad, la recogida de basura, el mantenimiento y el cuidado de los céspedes se proporcionaba gratuitamente. Del mantenimiento de los «hoteles» para solteros, grandes casas irregulares semejantes a cualquier hotel de precio medio de la costa de Nueva Jersey, se ocupaban limpiadores de tiempo completo, pero los empleados casados estaban obligados a limpiar por sí mismos.

A los ojos de un ingeniero profesional como Stevens, en ciertos aspectos, el canal era una empresa más sencilla que otros proyectos de ingeniería menos notables de la época. Había abundancia de espacio para trabajar. No había derechos de propiedad por los que preocuparse en toda la línea de construcción, ni posibilidad de causar daño a los edificios existentes, ni tránsito exterior contra el que luchar. Había mano de obra; solo los maquinistas de las locomotoras y las palas mecánicas estaban sindicados; no había contratos que cumplir ni problemas por el suministro de dinero.

Tampoco se precisaban conceptos técnicos experimentales o radicales para llevar a cabo la excavación. La mayor parte de lo que había que hacer ya se había hecho antes. Lo que hacía tan excepcional la empresa era su escala abrumadora. «No hay ningún misterio en ella —informaba Stevens a Washington— […] el problema es de magnitud, no de milagros.»

Lo que complicaba en buena medida este problema de magnitud era, por supuesto, la enorme y fundamental tarea de acercarse a las condiciones de una comunidad industrial moderna en una selva ecuatorial que se encontraba a 3.000 kilómetros de distancia de su base de abastecimiento. Cuando varios de los subordinados de Stevens escribían después que este había puesto los cimientos para la obra, lo que tenían en mente era los avances iniciales en vivienda, salud y abastecimiento, su espectacular organización de hombres y máquinas.

En términos más abstractos, la mayor contribución de Stevens para resolver un problema estrictamente profesional fue su percepción básica de

la excavación del canal como una cuestión de transporte de carga a gran escala por ferrocarril. Tal como lo concibió Stevens, el proyecto de Panamá consistía simplemente en mover un tonelaje sin precedentes de tierra por ferrocarril con la menor pérdida posible de movimiento.

El reto más importante sería el Tajo de Culebra. En una carta escrita a Shonts, con su contundente elocuencia tan característica, Stevens afirmaba lo que debería haberse dicho desde hacía mucho tiempo aunque nadie lo hubiera hecho:

> Sin embargo, debemos reflexionar en que, en el mejor de los casos, incluso con el apoyo, el sentimiento y las finanzas de la nación más poderosa de la tierra, estamos luchando con las fuerzas de la Naturaleza, y que aunque nuestros deseos y ambiciones son de gran ayuda en una obra de esta magnitud, ni la inspiración del genio ni nuestro optimismo construirán este canal. Nada sino la tenaz determinación y el trabajo constante, persistente e inteligente podrán obtener el resultado; y cuando hablamos de cien millones de metros cúbicos en un solo tajo que no tiene más de catorce kilómetros de longitud, estamos frente a una empresa más grande que cualesquiera de las que se hayan emprendido alguna vez en la historia de la ingeniería en todo el mundo.

Una de las propuestas recientes era arrojar toda la sección de la divisoria al Pacífico, utilizando enormes chorros de agua, como en la minería hidráulica. Otra propuesta igualmente fantástica era construir una inmensa planta compresora de aire en el tajo y expeler todo el material dragado al mar a través de grandes tuberías. El objetivo de Stevens era crear un sistema de trenes de tierra que funcionaran como una colosal correa transportadora y pasaran constantemente junto a las palas mecánicas que trabajaban a distintos niveles al mismo tiempo. Y sabía que su éxito dependería de la forma de eliminar los desechos en el extremo del sistema.

Transportaría la tierra a una costa o a ambas, o a donde hiciera falta para relleno. Si se decidía construir un canal de esclusas con un lago elevado, Culebra proporcionaría el material para construir las presas necesarias. Al dotar al ferrocarril de doble vía, había proporcionado acceso libre en ambas direcciones sin interrumpir el tránsito regular sobre la línea. La distancia desde el punto de excavación a los vertederos carecía de importancia. Lo mismo era mover la tierra diez metros o diez kilómetros. Lo fundamental era mantener los trenes de tierra en constante movimiento del tajo a los vertederos y viceversa.

Quizá ningún otro ingeniero hubiera sido capaz de idear el sistema de remolque ingeniosamente clástico que Stevens elaboró dentro del tajo, por medio del cual los trenes cargados rodarían por una pendiente y habría siempre trenes de carros vacíos disponibles para prestar servicio a las palas mecánicas. Para que una pala mecánica funcione con la máxima eficiencia, el brazo debe estar balanceándose cada minuto posible, lo cual, subrayaba Stevens, solo podía conseguirse manteniendo un abastecimiento constante de vagones vacíos.

A principios de 1906 ya tenía sus planes bastante avanzados y contaba con suficiente equipo en el trazado del canal para reanudar la excavación. Día tras día caminaba entre los hombres y las máquinas, haciendo preguntas, observando y fumando cigarros como Grant en los bosques de Virginia, según señaló un reportero. Los hombres lo llamaban «Gran Cigarro».

III

El verano anterior, cuando por primera vez llegó a Panamá, Stevens había dado por supuesto que iba a construir un canal al nivel del mar. Había llegado a su puesto, escribió más tarde, con la imagen mental «de una vasta extensión de agua azul ondulada y grandes barcos que la surcaban como en el estrecho de Magallanes». Era la idea preconcebida de la edad dorada, el sueño de Colón, la visión que había dominado en París en 1879 y que seguía persistiendo en la imaginación popular y la oficial pese a la experiencia francesa. Autorizado por la comisión previa para diseñar un sello oficial para la Zona del Canal, Tiffany & Company, tras profundas investigaciones históricas, había preparado un escudo sobre el cual podía verse un galeón español atravesando a toda vela un estrecho abierto entre escarpados acantilados rumbo al Pacífico, iluminado el cielo con una puesta de sol tropical. Debajo del escudo estaba escrito este lema: «La Tierra Dividida-El Mundo Unido». Tanto el diseño como la inscripción habían sido aprobados.

El hecho de que en fechas tan avanzadas siguiera en tela de juicio qué canal se iba a construir era en sí un impedimento serio y muy molesto para Stevens. En su posición, los directores franceses sabían por lo menos lo que se esperaba de ellos. Por supuesto, había mucho que hacer como preparación, trabajo que podía utilizarse fuera cual fuese la decisión final, pero solo hasta determinado punto. Como explicaría a John Tyler Morgan, era «como si se me hubiera dicho que construyera una casa, sin haber sido informado antes de si iba a ser una cabina de peaje o un capitolio».

Ahora, además, se le pediría que desempeñara un papel político, un papel que detestaba y para el cual se sentía mal preparado. Sin embargo, contemplado desde la distancia, es difícil imaginar que alguien pudiera haberlo hecho mejor que él, y al final de una larga vida, él mismo miraría hacia atrás y lo consideraría su mayor servicio.

La junta internacional especial convocada por Roosevelt para considerar el problema estaba compuesta por ocho estadounidenses y cinco europeos. El presidente del grupo era el general Davis, antiguo gobernador de la Zona del Canal. Otros, incluidos el profesor Burr y William B. Parsons, habían formado parte de la primera Comisión del Canal del Istmo; estaba además un antiguo miembro de la Comisión Walker, Alfred Noble, y el general Henry Abbot, del antiguo Comité Técnico. Joseph Ripley era ingeniero jefe de la St. Marys Falls Ship Canal —más conocido como el Canal Soo— de Sault Ste. Marie (Michigan). Frederick P. Stearns era ingeniero jefe de la Metropolitan Water Board de Boston; Isham Randolph era ingeniero jefe del Distrito Sanitario de Chicago.

Los miembros extranjeros eran un *chef des Ponts et Chaussées*, Adolph Guérard; William Henry Hunter, ingeniero jefe del Canal de Manchester, quien también había prestado sus servicios en el Comité Técnico; un ingeniero estatal prusiano llamado Eugen Tincauzer; E. Quellenac, ingeniero asesor del Canal de Suez; y J. W. Welcher, director de todas las vías fluviales alemanas.

Se trataba de otro grupo de distinguidos expertos elegidos de un plano profesional superior e internacional que para Stevens, con su escaso don de

gentes, constituía un mundo aparte. En su primera reunión en las oficinas de la Comisión del Canal Interoceánico en Washington el 19 de septiembre de 1905, se le presentaron a la junta numerosos informes antiguos y volúmenes de datos actuales, así como diversas propuestas que se pensaba que merecían atención (entre ellas estaba una de Philippe Bunau-Varilla, quien seguía insistiendo en que lo más seguro era construir un canal de esclusas para luego, por medio de dragas, bajarlo al nivel del mar). Roosevelt ofreció un almuerzo al grupo en Oyster Bay y afirmó que esperaba que pudiera ser un canal al nivel del mar, pero les advirtió que había que tener en cuenta el tiempo y la practicabilidad. Su interés vital era «conseguir un canal navegable» en el menor tiempo posible. El plan tenía que ser efectivo.

John Findley Wallace regresó a Washington para alegar que no debería aprobarse ningún plan que pudiera obstaculizar la creación fundamental del «Estrecho de Panamá». A finales de septiembre, la junta fue al Istmo para recorrer el trazado bajo cielos anormalmente soleados. En Bahía Limón, en un camarote de su barco, se entrevistaron con Stevens, Maltby y otros miembros de su equipo. Cuando se reunieron por vigesimoquinta vez en Washington el 18 de noviembre, estaban preparados para dar su voto. La decisión, por un margen de ocho a cinco, fue en favor de un canal al nivel del mar. Sin excepción, los miembros europeos votaron en este sentido y a ellos se sumaron el presidente de la junta, Davis, el profesor Burr y William B. Parsons.

En su lenguaje y su lógica, el caso, tal como lo presentaron la mayoría, tenía un timbre muy conocido: el escenario podía haber sido la *grande salle* de la Société de Géographie en 1879. Hablando en nombre de la mayoría, el presidente Davis declaró que él sabía desde niño que Suez y Panamá serían «superados» algún día; se había declarado imposible un paso en Suez; un paso como el de Suez debía construirse en Panamá. De nuevo se trataba del honor y orgullo nacionales. Pero en esta ocasión el orador era una autoridad estadounidense que conocía por propia experiencia Panamá y que, como cualquiera de los presentes, debía haber comprendido sin dificultad lo que les había sucedido a los franceses y por qué. Sin embargo, el modelo no era el canal francés en Panamá; el modelo, una vez más, era el canal francés en Suez. Para quienes se oponían, para cualquiera que conociera la historia de

la experiencia francesa, las opiniones del presidente Davis parecían el retorno de un mal sueño.

> La tarea que afrontó la compañía privada [en Suez] medida por las dificultades que iban a encontrar, fue mucho mayor, me parece, que la tarea que, medida por los métodos y capacidades de la ingeniería actuales, afronta Estados Unidos en Panamá; sin embargo, la compañía francesa llevó a cabo esta obra en Suez hace treinta y seis años, y ha producido enormes beneficios. Muchas dificultades fueron superadas y se hizo un canal navegable de 160 kilómetros de extensión que proporciona una navegación sin obstáculos […].
>
> Nosotros sabemos que para hacer en Panamá una vía navegable similar a la de Suez debemos construir un canal la mitad de largo […]. ¿Debería Estados Unidos renunciar al intento de hacer en el Istmo americano un canal tan abierto, libre y seguro como el que ya existe en Suez? ¿Debería ascender a la colina o suprimirla? […] Pienso que la dignidad y el poder de esta gran nación […] exige que tratemos este asunto no de una manera provisional, sino magistral y definitiva.

El control del río Chagres —«el león que surge en el camino», lo llamó Davis— podía conseguirse con facilidad.

El 19 de enero de 1906, se entregó a la Casa Blanca un voluminoso *Informe de los ingenieros asesores para el canal de Panamá*. El canal recomendado al nivel del mar costaría 247 millones de dólares y se terminaría en un plazo de doce a trece años, lo cual significaba aproximadamente 100 millones de dólares y cuatro años más de lo que exigiría un canal de esclusas del tipo propuesto por los miembros que habían disentido.

La propuesta minoritaria defendía un canal como el que había recomendado la Comisión Walker; en esencia, era el mismo canal por el que se había aprobado la Ley Spooner, un canal que no dividiría la tierra, sino que tendería un puente sobre ella con un lago elevado al que se llegaría por una serie de esclusas a uno y otro lado. Presentaba, sin embargo, una gran diferencia. El emplazamiento de la presa del Chagres se había trasladado de Bohío aguas abajo hasta Gatún, a 6,5 kilómetros de Bahía Limón. Lo que había sido el lago de Bohío en el proyecto primitivo, se convertía ahora en un lago mucho mayor, el lago de Gatún. El tramo del puente de agua se había extendido 14,5 kilómetros.

La elevación del lago era de 28 metros. En Gatún habría un solo tramo de tres esclusas construidas en el extremo oriental de la presa. Cuando un

barco entrara en las esclusas, sería elevado al nivel del lago, luego avanzaría 37 kilómetros por el lago rumbo al sur, hacia el Tajo de Culebra, que, como el cuello de una botella, se extendería 14,5 kilómetros a través de la montaña y terminaría en otra pequeña presa y una esclusa en Pedro Miguel. Allí el barco se bajaría diez metros hasta un pequeño lago terminal, otra superficie de agua dulce, contenida por la presa construida en La Boca, junto a Sosa Hill, al borde del Pacífico. Descendiendo mediante otras dos esclusas, el barco volvería al nivel del mar y completaría así su paso de un océano a otro.

Sus defensores subrayaban que su modelo era el Canal Soo que durante cincuenta años había sido el paso entre el lago Superior y el lago Hurón. En todo el mundo no había un canal con mayor movimiento. En contraste con el paso a nivel del mar de 169 kilómetros de longitud de Suez, el Canal Soo medía solo 2,5 kilómetros de un extremo a otro. Incluso el tonelaje anual que pasaba por las esclusas —44 millones de toneladas en 1905— era tres veces mayor que el del canal de Suez, sin contar con que el Soo se cerraba por el hielo durante el invierno. En las restantes estaciones, los enormes barcos que transportaban mineral de los Grandes Lagos se movían por el canal con una eficiencia y seguridad que desmentían todos los argumentos acostumbrados en contra de los canales de esclusas. Ningún navío se había dañado nunca seriamente en las esclusas del Soo en los cincuenta años de tráfico constante. «El peligro para los barcos en un canal no está en las esclusas, donde se mueven lentamente y bajo control, sino en los canales excavados […] a través de los cuales pasan velozmente y donde, si la anchura es insuficiente, es fácil que haya encalladuras.» La experiencia obtenida en el Soo no solo era aplicable a la navegación en Panamá, sino de mucho más valor que cualquier otra experiencia relacionada con cualquier otro canal, según el informe de la minoría, redactado en su mayor parte por Alfred Noble, quien años antes había ayudado a construir la llamada Esclusa Weitzel en el Soo y quien por entonces, a los sesenta y un años, era uno de los dos o tres principales ingenieros del país. (Como ingeniero jefe de la división East River del Ferrocarril de Pensilvania de 1902 a 1909, Noble fue responsable de la construcción del túnel bajo el río y de los cimientos de la Estación de Pensilvania en la ciudad de Nueva York.)

Incluso en sus puntos esenciales, este proyecto de un lago elevado para Panamá no era diferente del que había propuesto Godin de Lépinay en París veintisiete años antes. Se recordará que Gatún era el lugar especificado por De Lépinay para la presa del Chagres.

Había habido otros durante ese tiempo que también habían considerado Gatún el lugar más adecuado para contener el río. Dos estadounidenses interesados en el proyecto, C. D. Ward y Ashbel Welch, habían presentado sus estudios respectivos sobre el tema a la Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles. Pero puesto que la anchura del valle era mucho mayor en Gatún que en Bohío, tenía que construirse en Gatún una presa mucho mayor, por lo cual este proyecto era bastante más polémico que el de Bohío. En la nueva propuesta, el «elemento de control» iba a ser una montaña de tierra de casi 2,5 kilómetros de longitud (2.414 metros) y de más de treinta metros de altura. Y aunque se habían logrado construir presas de tierra de casi el mismo tamaño en muchas partes, esta sería la más alta y Gatún parecía ofrecer poco lecho rocoso para cimentar la estructura.

Stevens encabezaba a los que ahora apoyaban el plan de Gatún. Lo volvieron a llamar a Washington para que diera su opinión; se entrevistó con Shonts, Taft y Roosevelt, y tuvo una comparecencia memorable ante el Comité para el Canal del Senado. Sin embargo, Stevens no fue el «arquitecto» del plan de las esclusas, como después declararon algunos de sus más fervientes admiradores. En octubre, cuando compareció ante la junta consultiva en Colón, se negó tercamente a apoyar cualquier plan sobre el canal, alegando que era demasiado nuevo en el trabajo. El actual plan de esclusas era obra de Alfred Noble y Joseph Ripley, y se basaba en gran parte en su experiencia en el Soo. Stevens, cuyo conocimiento se limitaba a la construcción de ferrocarriles, no sabía de construcción de esclusas o hidráulica. El verdadero «arquitecto» del plan actual, si es que cabía denominarlo así, continuaba siendo Godin de Lépinay.

Sin embargo, Stevens había tenido una experiencia reveladora a partir de octubre. Había visto el efecto de las lluvias; había visto el Chagres en crecida. En sus conversaciones con Maltby y otros que habían prestado sus servicios a las órdenes de Wallace, no había encontrado a nadie que prefiriera un canal al nivel del mar. Stevens antes creía, como los demás,

que un canal al nivel del mar «significaba simplemente extraer un poco más de tierra», pero ahora veía que el problema era de la mayor trascendencia y ya no podía seguir apoyándolo. A su juicio, cualquier plan de un canal al nivel del mar en Panamá era «una propuesta completamente insostenible», «una inutilidad impracticable». El paso al nivel del mar apoyado por la mayoría de la junta iba a tener solo cincuenta metros de anchura en casi la mitad de su longitud; sería «una angosta y tortuosa zanja». Preveía interminables derrumbes y un tránsito precario incluso en las mejores condiciones. Cada vez que dos barcos pasaran por un canal tan estrecho, uno tendría que asegurarse a los postes de amarre, como en Suez. Aun cuando no hubiera diferencia en el coste o el tiempo de construcción, seguiría prefiriendo el plan de esclusas.

> Proporcionará una travesía más segura y rápida para los barcos […]. Proporcionará, sin duda alguna, la mejor solución para el problema vital de sortear con seguridad las avenidas del Chagres […]. Su coste de operación, mantenimiento y gastos fijos serán muy inferiores a los de un canal al nivel del mar.

El tiempo calculado para terminar un canal de esclusas era de nueve años. Stevens pensaba que se podía hacer en ocho, es decir, para enero de 1914. Dudaba de que un canal al nivel del mar pudiera construirse en menos de dieciocho años, o sea, antes de 1924.

Cuando compareció en el Capitolio, resultó muy impresionante la forma de responder a todas las preguntas con su confianza característica. Como era predecible, en la prensa y en el Congreso se había expresado mucha angustia ante la perspectiva de arriesgarlo todo en una presa de tierra. Todavía era reciente el recuerdo de la inundación de Johnstown en 1889, cuando toda la ciudad había sido destruida y se habían perdido más de dos mil vidas debido al fallo de una presa de tierra.

Stevens afirmó ante el Comité que una presa de tierra bien construida era segura y se podía prescindir de los refuerzos sugeridos, tales como el núcleo de mampostería. «Sí, si es absolutamente seguro —replicó un senador—. Sugiero que tiene una opinión o convicción muy positiva.» Stevens dijo: «Bueno, yo soy un hombre positivo».

Su interrogador más persistente, y el más inteligente según su opinión personal, fue John Tyler Morgan, a quien a los ochenta y un años le quedaba poco más de un año de vida, pero que en esos momentos todavía estaba fuerte. Al terminar las audiencias, Morgan se acercó a Stevens y le dijo: «Si lo hubiéramos tenido a usted de nuestro lado, el canal se hubiera construido en Nicaragua».

En noviembre, antes de que Stevens llegara a Washington, el *Tribune* de Nueva York dedicó la noticia de primera plana a un informe no autorizado que afirmaba que Roosevelt quería un canal con esclusas porque esa era la elección de Stevens. Sin embargo, según el mismo Stevens, el presidente decidió apoyar el proyecto de las esclusas porque le «puso las orejas coloradas» una vez que llegó a Washington.

El 5 de febrero, en respuesta a los puntos de vista de Stevens, la Comisión del Canal del Istmo hizo caso omiso de la opinión mayoritaria de la junta consultiva y se decidió por el canal de esclusas. Dos semanas después, cuando se sometieron los informes al Congreso, Roosevelt aprobó el canal de esclusas. Afirmó que era el canal que el ingeniero jefe deseaba y, de todos los implicados, el ingeniero jefe tenía «un peculiar interés personal en juzgar rectamente».

Tan pronto como Stevens regresó a Panamá, supo que tal vez tendría que volver a presentarse en el Capitolio. Comunicó por cable a Shonts su protesta, declarando que había dicho cuanto podía. Shonts también sabía que Stevens sufría serios mareos y odiaba los viajes en barco. En abril el asunto seguía paralizado en el Comité, y Stevens, enfurecido por el «modo molesto» de manejar las cosas en Washington, cablegrafió a Taft para que hiciera algo al respecto. El profesor Burr, William B. Parsons y John Wallace habían comparecido ante el Comité del Senado y habían denunciado con notable convicción casi todos los fallos de la propuesta de las esclusas. Así pues, Stevens fue llamado de nuevo a Washington.

El 17 de mayo, por el margen de un voto, el Comité del Senado aprobó el plan del canal al nivel del mar. Stevens, del que jamás se supo que se quejara del calor en Panamá, recordaría por el resto de su vida cómo

«durante dos días calurosísimos» soportó el más severo interrogatorio ante el Comité de Comercio Exterior e Interestatal de la Cámara. Decidido a hacer que el Congreso y el país comprendieran la naturaleza del problema, continuó machacando sobre la misma idea fundamental que De Lépinay no había logrado explicar ante la reunión de París. «El único gran problema en la construcción de cualquier canal allá abajo es el control del río Chagres —insistió—. Eso eclipsa todos los demás.»

Habló a los congresistas, reunió datos estadísticos y preparó un gran mapa para mostrarlo en el Senado. Y lo más importante, redactó grandes partes de lo que iba a ser el discurso más importante en el Senado, la alocución del diminuto y pendenciero Philander Knox, antiguo fiscal general de Roosevelt que ahora se había convertido en senador por Pensilvania.

En el discurso, como en el plan de las esclusas, la presa de Gatún fue el punto central. Knox aseguró al Senado que era segura. Un hecho interesante era que Knox había sido copropietario de la aciaga presa de Johnstown, referencia que eludió dar a conocer en 1906. Daba la casualidad también de que Knox vivía en Pittsburgh y de que su fortuna personal, lo mismo que la influencia de su bufete, se debían a los servicios legales prestados en defensa del imperio acerero de Pittsburgh y de sus dirigentes. En el plan, tal y como se encontraba entonces, iban a necesitarse un total de seis esclusas dobles que requerirían puertas gigantescas construidas con acero. Este fue un punto que ni Knox ni nadie hizo público y es imposible determinar en qué medida los intereses acereros pueden haber influido en la aceptación de dicho plan. Pero las grandes puertas de las esclusas para el canal de Panamá llegarían a fabricarse en Pittsburgh y serían colocadas por un contratista de Pittsburgh.

De nuevo, como en «la batalla de las rutas», el asunto se resolvió en el Senado por el más estrecho de los márgenes.

Knox habló ante el Senado el 19 de junio. Dos días más tarde, el Senado votó 36 a 31 en favor del canal con esclusas. Una diferencia de tres votos habría obligado a Estados Unidos a intentar construir un canal al nivel del mar, lo cual habría terminado con toda probabilidad en un terrible fracaso. Como la experiencia posterior se encargaría de demostrar, la junta

consultiva había sido tan ingenua como De Lesseps en lo relativo al verdadero coste de una excavación tan grande, tanto en términos de dinero como de tiempo. George Goethals señalaría en un momento crítico que no había en todo el mundo dinero suficiente para construir en Panamá un canal al nivel del mar.

Sin embargo, en opinión de numerosas personas, incluidos muchos especialistas militares y técnicos, se había cometido un error imperdonable. Y esta fue una opinión que persistiría durante muchos años. Nada menos que lord Kitchener, un personaje valeroso y resuelto, iba a decirle a Roosevelt en su propia cara que había cometido una vergonzosa equivocación. El argumento de Kitchener —pregonado a los cuatro vientos — era que el único canal adecuado era un canal al nivel del mar, como cualquier persona sensata podía darse cuenta. Cuando Roosevelt replicó que había muchas dificultades técnicas para construirlo, Kitchener respondió: «Yo nunca tomo en consideración las dificultades o presto atención a protestas como esas; lo único que yo haría en un caso semejante sería decir: ordeno que se excave un canal al nivel del mar, y no quiero escuchar más del asunto». Roosevelt respondió: «Si usted lo dice, no tengo la menor duda de que hubiera dado tal orden; pero me pregunto si recuerda la conversación entre Glendower y Hotspur, cuando Glendower dice: “Yo puedo llamar a los espíritus de las profundidades”; y Hotspur contesta: “Yo también, y cualquiera podría; pero ¿vendrán?”».

Para los ingenieros que se encontraban en el Istmo, aquella decisión hizo desaparecer las nubes. Por fin sabían qué clase de canal tenían que construir. Los proyectos que se habían preparado en espera de la decisión podían ponerse en marcha. Stevens había dejado órdenes específicas. Aunque él no regresó a Colón hasta el 4 de julio, la construcción de un nuevo pueblo en Gatún se inició veinticuatro horas después de que se conociera la votación del Senado. Se inició el desmonte del sitio donde se construiría la presa de Gatún y se tendieron las vías para los trenes de tierra desde Culebra.

Los habitantes de la vieja aldea de Gatún, al escuchar que la presa se iba a construir donde se encontraba esta, no se preocuparon en absoluto ni se trasladaron al nuevo emplazamiento que se les había destinado. Dijeron que los franceses ya habían hablado de cosas tan imposibles unos veinticinco años atrás. Hasta que no se comenzó la construcción de la presa y las rocas descargadas para los cimientos no aplastaron varias casas, no accedieron a trasladarse.

Cuando Stevens regresó, después de un cuidadoso estudio del subsuelo y de muchos recorridos arriba y abajo, fijó con Maltby la línea central de las esclusas de Gatún. La responsabilidad del diseño de las esclusas y la presa se puso en manos de Joseph Ripley, el ingeniero jefe del Canal Soo, a quien Stevens había logrado contratar antes de abandonar Washington. Como Stevens escribió: «Las cosas empezaron a animarse en todas partes».

Se enviaron grupos de topógrafos a la selva para que trazaran y situaran el perímetro del que iba a ser el lago más grande del mundo. Llegó a haber cinco de esos grupos en el campo y efectuaron su trabajo casi por completo en una selva virgen. Era necesario desbrozar cada metro del camino a machetazos. Se avanzaba con lentitud. Algunos grupos estuvieron fuera durante un año.

La creación del lago de Gatún significaría que aproximadamente 268 kilómetros cuadrados de selva, una superficie casi tan grande como la isla de Barbados, desaparecerían bajo el agua. Todos los poblados que se encontraban entre Gatún y Matachín serían cubiertos por el lago, una perspectiva que los nativos no podían imaginarse. Kilómetro tras kilómetro del río Chagres, el ferrocarril de Panamá, prácticamente a todo lo largo del camino francés, por no mencionar la mayor parte de los poblados que habían construido, desaparecería bajo el lago. Habría que construir un nuevo ferrocarril en un terreno más elevado para bordear la orilla oriental del lago proyectado.

El período preparatorio había terminado. Las oficinas de Stevens, todo el departamento de ingeniería, se habían trasladado de la ciudad de Panamá a Culebra, a un escarpado farallón verde que daba directamente al tajo. Hacía un año y tres meses que John Stevens había asumido el mando.

18
EL HOMBRE CON EL SOL EN LOS OJOS

> «Nunca antes un presidente había reflejado tanto la cualidad de su tiempo.»
>
> H. G. WELLS

I

Theodore Roosevelt le había tomado un gran afecto a John Stevens, pues había descubierto que, además de sus restantes atributos, era un lector que «tiene la misma costumbre que yo de leer una y otra vez los libros que realmente le interesan». El libro favorito de Stevens era *Huckleberry Finn*, el cual releía «continuamente», y esto para Roosevelt era muestra del más fino discernimiento literario. Pero también tenía sus reservas hacia el ingeniero debido a su falta de sensibilidad manifiesta ante el hecho de que el canal era una empresa del Gobierno de Estados Unidos. Stevens, se quejaba Roosevelt a Taft, parecía incapaz de entender que ya no estaba trabajando para James J. Hill. Mostraba muy poca paciencia con los congresistas o con los panameños, y ninguna con los sindicatos de trabajadores. Cuando una delegación de maquinistas de palas mecánicas llegó a su oficina y lo amenazó con una huelga si no pagaba más, parece que Stevens les dijo: «Todos ustedes saben muy bien que las huelgas no los llevan a ninguna parte. Lárguense de esta oficina ahora mismo y vuelvan al trabajo». Los hombres regresaron a sus puestos, y cuando se supo lo

sucedido, el prestigio de Stevens creció a los ojos de la mayoría de los restantes estadounidenses que se encontraban en el Istmo. Pero los maquinistas enviaron su más airada protesta a los dirigentes de su sindicato en Estados Unidos, quienes de inmediato trasladaron el asunto a Washington, donde fue a parar al escritorio de Roosevelt.

Pero lo que Roosevelt apreciaba más era la habilidad ejecutiva técnica de Stevens y Shonts. Eran «los hombres más indicados que pudimos elegir para la excavación del canal», le comentó a Taft; su capacidad administrativa era «fenomenal». Y con este talante, en el verano de 1906, Roosevelt dirigió su atención a dos propuestas que cambiarían de forma considerable la ejecución de la obra.

Stevens y Shonts querían construir el canal bajo contrato, como habían intentado hacerlo los franceses y como se habían construido los ferrocarriles transcontinentales. Ese era el sistema al que, como hombres del ferrocarril, estaban acostumbrados. Stevens se imaginaba un poderoso consorcio de contratistas de ferrocarril que «combinando su fuerza y su influencia» podrían llevar a Panamá a los mejores hombres que hubiera para efectuar el trabajo. Taft estaba seguro de que el plan traería problemas, sobre todo si la selección de los contratistas la decidía Stevens, que era lo que este quería, y no por medio de una licitación abierta. El ingeniero jefe era insistente, pero Taft se mantuvo firme, y al final Roosevelt aceptó poner la obra bajo contrato a prueba, pero con la condición de que hubiera una licitación abierta.

La segunda propuesta y la más importante concernía a la forma como debería administrarse la obra. Shonts y Stevens querían las cosas muy racionalizadas. Para Shonts sería «suicida» continuar con la obra sin una «organización bien definida con un poder centralizado». Stevens, en una larga carta fechada en Panamá el 5 de agosto de 1906, le decía a Roosevelt que «de ahora en adelante, todo debería subordinarse a la construcción». «Creo que el poder y la responsabilidad deberían concentrarse —escribía Stevens— […] que la comisión, sea cual fuere su forma de constitución […], debe convertirse en el equivalente de la resolución de un solo hombre.»

A esta carta siguieron otras y varias reuniones, y como consecuencia se preparó un nuevo orden ejecutivo. La actual comisión formada por tres hombres se aboliría. La autoridad iba a recaer sobre una sola cabeza, la del presidente de la junta, quien a su vez informaría al secretario de Guerra. En el Istmo, los jefes de los departamentos más importantes —ingeniería, salubridad, trabajo— serían miembros de la comisión, informarían al presidente de la junta y recibirían instrucciones de él. Pero puesto que el 90 por 100 de los empleados del Istmo trabajaban para el departamento de ingeniería, el ingeniero jefe era quien realmente tenía el poder.

De este modo, la cadena de mando se había convertido en una línea directa, de Roosevelt a Taft, Shonts y Stevens. Dejó de existir el cargo de gobernador de la Zona. Stevens, el principal beneficiario del cambio, iba a ser el mando supremo en el campo. El gobernador Magoon, que nunca había gustado demasiado a Shonts ni a Stevens, estaba ausente del Istmo debido a una urgente misión legal en Cuba, y se le informaría discretamente que no regresara a Panamá.

Puesto que la administración de una empresa tan grande, compleja y distante era una nueva experiencia para el Gobierno de Estados Unidos o, más específicamente, para el poder ejecutivo, esta depuración de la comisión formaba parte de un proceso experimental del que Roosevelt era el máximo responsable, aunque Stevens, tal vez justificadamente, diría más tarde que fue él quien lo programó todo. En menos de tres años la comisión había pasado de una junta de siete personas que supervisaban todas las decisiones a un cuerpo ejecutivo de tres hombres (en el que el presidente, el director y el ingeniero jefe tenían cada uno sus responsabilidades específicas), y luego a la actual composición. Si Elihu Root o incluso Henry Clay Frick hubieran accedido a organizar las cosas antes, es posible que se hubiera llegado a algo semejante en mucho menos tiempo. A Shonts y a Stevens se les había otorgado exactamente el poder que querían.

La orden, según se acordó, se firmaría cuando Roosevelt fuera a Panamá.

El viaje a Panamá para ver el canal fue uno de esos pequeños acontecimientos que iluminaron una época. Hasta entonces ningún presidente había abandonado el país durante su mandato, de modo que desde el día en que se dio la primera noticia, en junio, el viaje se convirtió en el tema obligado de las conversaciones. Buena parte de los diarios expresaron serias reservas al respecto, aunque se había hecho hincapié en que el presidente estaría en constante comunicación con Washington por telégrafo y en que se tomarían todas las precauciones posibles en lo relativo a su seguridad personal. Pero, en general, la idea de que Teddy Roosevelt fuera en persona a Panamá, como un general que va al frente, tenía un gran atractivo, y la víspera de su partida en noviembre, incluso el cauto *Star* expresó su apoyo. Después de todo, quizá era una buena idea que el presidente saliera y viera algo de mundo, declaró el diario; probablemente los futuros ocupantes del cargo presidencial podrían incluso emprender viajes a Europa.

Roosevelt zarpó el 9 de noviembre de 1906 en el *Louisiana*, un barco de guerra de 16.000 toneladas, el mayor de la flota estadounidense, escoltado por dos cruceros, el *Tennessee* y el *Washington*. Lo acompañaban su esposa, el médico naval Presley Rixey, su médico personal y tres hombres del servicio secreto. Ningún reportero iba en la comitiva. Los barcos se dirigieron hacia el sur, a una velocidad de catorce nudos, en medio de un mar en calma, y cuando llegaron al Caribe el tiempo era ideal.

> Tu madre y yo paseamos animadamente por el puente, o nos sentamos en la popa bajo una cubierta de lona o en el camarote con las portañolas abiertas —escribía a su hijo Kermit—. Tu madre, muy guapa y elegante con su blanco vestido veraniego, subió el domingo por la mañana para pasar revista a las tropas, o como lo llamen […]. Suelo pasar hora y media en el puente mientras tu madre se viste. Después desayunamos juntos los dos solos.

Sus dependencias eran las del almirante de la flota, agrandadas en aquella ocasión mediante la retirada de algunas paredes. Ya habían aparecido en las revistas ilustradas fotografías de las habitaciones, con sus sillas de mimbre, sus grandes camas de latón y sus alfombras orientales.

> Es un bonito espectáculo estos tres grandes buques de guerra navegando rumbo al sur uno tras otro —continuaba su carta—, y no menos bello durante la noche, cuando no solo vemos las luces, sino la sombra vaga de los buques a través de la oscuridad […]. He pasado buena parte del tiempo recordando cuando hace ocho años navegaba rumbo a Santiago en una flota de barcos de guerra y de transporte. Me parece algo extraño pensar que ahora que soy presidente voy a visitar la obra del canal de Panamá que yo he hecho posible.

En total, con el viaje de ida y vuelta, Roosevelt estuvo fuera dos semanas. Lo más memorable de su visita fue la lluvia. Había decidido hacer el viaje en noviembre porque la época de lluvias estaba en su apogeo. Deseaba visitar Panamá en su peor momento, afirmó, y no quedó defraudado. «Hubiera sido imposible ver avanzar la obra bajo condiciones climatológicas más desfavorables», informaría entusiasmado al Congreso. La mañana que descendió a tierra estaba lloviendo. Bajo la lluvia, recorrió con el presidente Amador las calles de la ciudad de Panamá en un carruaje abierto, y saludó con su sombrero de copa a las empapadas pero numerosas multitudes. El aguacero del segundo día fue el peor que había habido en quince años. En menos de dos horas cayeron más de diecinueve centímetros de lluvia. Vio cómo las aguas del Chagres desbordaban su cauce. Las vías del ferrocarril se hundían bajo el agua en muchos lugares. Los poblados se encontraban inundados hasta la altura de la rodilla. En Paraíso había incluso un pequeño derrumbe sobre la vía férrea. El contraste entre el Panamá que vio y la tierra benigna y soleada recorrida por Ferdinand de Lesseps no podía haber sido mayor. «En todas partes caminaba en medio del lodo», escribió con satisfacción.

Los preparativos previos habían significado el esfuerzo de miles de personas. Como en el día de la llegada de De Lesseps, se barrieron las calles; se pintaron o blanquearon las casas, y las ventanas y balcones se adornaron con banderas. Se imprimieron programas. Los escolares ensayaron cantos patrióticos. La República de Panamá declaró el día de su llegada fiesta nacional «de alegría y gran entusiasmo», e instruyó al pueblo para que se comportara dignamente, puesto que «todos los pensadores, sociólogos y filósofos del universo tendrían puestos sus ojos sobre nosotros para escudriñarnos con perspicacia».

En Ancón, tan pronto como Stevens se enteró de la visita, se apresuró la construcción de un hotel de tres pisos llamado Tívoli, cuya estructura se había iniciado el año anterior pero estaba todavía muy lejos de ser terminada. En seis semanas se completó y se amuebló una de las alas del edificio, pues Roosevelt insistía en vivir junto a la costa y en la Zona.

Como era predecible y quizá inevitable, Roosevelt apenas se ajustó al relativamente descansado programa planeado por Stevens. (En un cable llegado de Washington, Taft había aconsejado una gira completa, pero sin «demasiados asuntos».) El acorazado blanco apareció en Bahía Limón el 14 de noviembre, un día antes de lo previsto. Cuando Amador, Shonts y Stevens llegaron en tren acompañados de sus esposas esa tarde a Cristóbal, se enteraron de que Roosevelt permanecería a bordo durante la noche para no perturbar los actos dispuestos. A las 7.30 de la mañana del día siguiente, a la hora señalada, los encargados de dar la bienvenida oficial se encontraban en el extremo del muelle. Todos los ojos estaban puestos en el enorme barco, esperando que alguien diera muestras de vida a bordo. Una asombrosa figura gritó «buenos días» desde la orilla y avanzó hasta ellos. Vestía un traje blanco y un sueste marinero cuya ala le llegaba hasta los hombros. Los quevedos centelleaban con finas gotitas de lluvia. Explicó que lo habían llevado a tierra dos horas antes y que lo había pasado muy bien «explorando» la zona portuaria.

En el cruce de Tívoli, una estación de parada construida especialmente para su llegada al nuevo hotel, lo primero que hizo fue desaparecer. Cerca de cien miembros de la policía de la Zona habían estado esperándolo para protegerlo. Su capitán, un personaje pintoresco y enorme llamado George Shanton, era un antiguo soldado de caballería a quien Roosevelt había reclutado en persona para organizar la policía panameña, y el uniforme que Shanton había elegido era el mismo del cuerpo de caballería organizado por Roosevelt. De modo que, cuando llegó el tren y Shanton y sus hombres hicieron corvetear sus caballos, la recepción se pareció mucho a las organizadas durante sus campañas políticas.

En la confusión de la lluvia y las multitudes, Roosevelt descubrió a William Gorgas y lo metió en un carruaje cerrado. Pero cuando el carruaje llegó al hotel, escoltado por el galopante Shanton, ni Roosevelt ni Gorgas se

encontraban dentro. Antes de abandonar la estación, ambos se habían deslizado fuera por la otra puerta del carruaje, y Gorgas condujo a Roosevelt directamente al hospital de Ancón para que realizara una visita de inspección dos horas antes de lo que se esperaba.

Al mediodía ya había recorrido la bahía en un remolcador y había ido, sin anunciarse, a uno de los comedores de empleados de La Boca, donde, con varios cientos de hombres de la «nómina dorada», él y la señora Roosevelt se sentaron a degustar un almuerzo de 30 centavos, compuesto de sopa, carne, puré de patatas, guisantes, remolacha, carne con chile, budín de ciruela y café. Según el programa oficial, se suponía que tenía que asistir a un gran almuerzo que se ofrecía en su honor en el hotel Tívoli.

El presidente estadounidense, dijo Manuel Amador en un discurso pronunciado desde las gradas de la catedral aquella tarde, era el comandante en jefe de esta gran lucha por el progreso. «Para armonizar los diferentes elementos que hay que unir […], para reorganizar la gran obra, para abarcar su gran tamaño, en una palabra, era necesario un hombre superior, y usted fue ese hombre», afirmó Amador. Roosevelt respondió que Estados Unidos y Panamá eran socios «en la gran hazaña técnica de la época».

Mientras tanto, cerca de doscientos prominentes panameños, empapados por la lluvia, habían desfilado a caballo, vestidos de soldados de caballería.

La visita duró tres días, los cuales, como después destacó ante el Congreso, fueron insuficientes para llevar a cabo «una investigación exhaustiva de los detalles de la obra […] y menos aún para enjuiciar los problemas técnicos». Pero, según el *Star & Herald*, nadie en los cuatrocientos años de la historia de Panamá había visto más en menos tiempo.

«Parecía obsesionado por la idea de que alguien estaba intentando ocultarle algo —recordaría después Frank Maltby—. […] Continuamente señalaba hacia algún detalle y preguntaba, “¿Qué es eso? Bueno, quiero verlo” […] continuamente detenía a algún hombre negro y le preguntaba si tenía alguna queja o agravio.»

Todo aquel que trataba de mantener su paso se quedaba exhausto y medio asfixiado. Anduvo sobre los durmientes del ferrocarril en el Tajo de Culebra, saltó zanjas, chapoteó por los campos de trabajo e improvisó

discursos en medio de la lluvia. «Ustedes están realizando la mayor obra de este tipo que se haya hecho jamás —afirmaba—, y yo quiero ver cómo la están haciendo.»

Inspeccionó las viviendas de los trabajadores blancos y negros, se metió en las cocinas y en las despensas. La mañana del tercer día, John Stevens le dijo a Maltby que le tocaba encabezar la procesión. «Tengo ampollas en ambos pies y estoy agotado.» En Gatún, Roosevelt anunció que necesitaba tener una vista general del lugar donde se construiría la presa y señaló hacia una colina cercana. Según el recuerdo de Maltby, «junto con tres o cuatro hombres del servicio secreto, avanzamos hacia la colina como si estuviéramos tomando un fuerte por asalto».

En Estados Unidos, los diarios informaban de todos sus movimientos. «ROOSEVELT ESTÁ ALLÍ», proclamaba *The Washington Post*. «VIGOROSA EXHIBICIÓN EN EL ISTMO», se leía en otro encabezado. «EL PRESIDENTE MONTA EN UNA PALA MECÁNICA DEL CANAL», anunciaba en su primera página *The New York Times*.

El famoso momento de la pala mecánica ocurrió en la mañana del segundo día, camino del Tajo de Culebra. Eran cerca de las ocho de la mañana y la lluvia seguía cayendo fuerte. En el emplazamiento de las esclusas en Pedro Miguel, Roosevelt distinguió varias palas en pleno trabajo y ordenó que el tren se detuviera. Saltó fuera, cruzó por encima del lodo y se sentó en el asiento del conductor, que le cedió el maquinista A. H. Grey.

Roosevelt estaba fascinado por la enorme máquina e insistió en saber exactamente cómo funcionaba; preguntó si se movía hacia atrás y hacia delante sobre sus rieles. Quería ver cómo se hacía todo. Un reportero señaló que «todas sus preguntas, al igual que todos sus movimientos, eran muy deliberados y enfáticos; no tenían ninguna ceremonia».

Estuvo unos veinte minutos accionando los mandos, durante los cuales se reunió una pequeña multitud y los fotógrafos estuvieron sumamente atareados. A los presidentes de Estados Unidos se les había fotografiado en sus escritorios y en las plataformas traseras de los coches cama; Chester A. Arthur había consentido una vez posar en una canoa. Pero nunca en ciento diecisiete años se había fotografiado a un presidente en una pala mecánica.

Roosevelt llevaba un enorme sombrero panamá y otro de sus trajes blancos. Y la maravillosa incongruencia de las prendas, la máquina enorme y sencilla, la lluvia que caía, por no mencionar el deleite franco del presidente en ese momento, lo convirtieron de inmediato en un *acontecimiento*, un punto culminante para el hombre al que le gustaba tanto que le hicieran fotos y que tan claramente se proponía ver el éxito en Panamá. Una de esas fotografías iba a convertirse enseguida en parte del folclore estadounidense, y como expresión de un hombre y de su época, pocas otras pueden superarla.

La pala era una Bucyrus de 95 toneladas, soporte principal de la obra. Trabajando a plena capacidad, podía excavar tres o cinco veces más que una de las viejas excavadoras francesas, ninguna de las cuales se hallaba ya en uso. Podía levantar unas ocho toneladas de roca y de tierra de una sola palada. En condiciones ideales, podía llenar un vagón de tierra en unos ocho minutos.

Para manejar semejante máquina eran necesarios diez hombres. Además del operador había un maquinista de grúa, que efectuaba la descarga, dos fogoneros y una cuadrilla de seis hombres, cuyo trabajo consistía en nivelar el suelo y colocar la vía a fin de que la pala pudiera avanzar conforme iba trabajando, manteniendo siempre el morro hacia el terraplén. El maquinista ganaba 210 dólares mensuales, que era lo mismo que recibían los empleados de oficina mejor pagados y más de lo que ganaban algunos médicos. Pero, a diferencia de los maquinistas de locomotora, no se les pagaban horas extra, como manifestó sin rodeos el maquinista Grey a Roosevelt.

La lluvia caía como una cortina de plata cuando Roosevelt entró en Culebra la primera vez, recorriendo el fondo del tajo en un tren especial. El agua escurría de las laderas de arcilla roja en «ríos regulares». Pero cuando estuvo a la vista, el aire se llenó de vítores y del ruido de los silbatos de las locomotoras. Sobre el costado de una pala había colocado un gran letrero escrito a mano que le agradó mucho: «TE AYUDAREMOS A EXCAVARLO».

Las palas estaban trabajando a lo largo de las laderas del tajo sobre amplias terrazas o antepechos, como en una mina a cielo abierto. Iban avanzando desde ambos extremos del tajo hacia el centro o cima,

excavando cuesta arriba, y de este modo los vagones cargados de tierra rodaban para salir del tajo —hacia el norte y hacia el sur— cuesta abajo. Los desvíos muertos para las palas corrían paralelos a los de los trenes, pero las palas trabajaban en el nivel inferior. El área que había que excavar era barrenada y volada con explosivos; luego la pala se acercaba y empezaba el trabajo pesado de cargar los desechos, en buena parte de roca, en los vagones. Cada vez que la pala avanzaba, dejaba abierta una brecha de dieciocho metros de ancho por cuatro de profundidad.

Se seguían utilizando muy pocos de los viejos vagones de volteo franceses. El desecho se sacaba en largos trenes de vagones mucho mayores fabricados en Estados Unidos, arrastrados por locomotoras estadounidenses de tamaño normal. La mayor parte de los vagones de ferrocarril que Roosevelt vio eran de plataforma hechos de madera, que se utilizaban en combinación con un mecanismo de descarga burdo pero muy efectivo, llamado sistema Lidgerwood. Los vagones solo tenían un lateral y los espacios entre uno y otro estaban cubiertos con láminas de acero. La tierra se amontonaba contra el lateral, y al llegar al vertedero se subía al último vagón un arado de acero de tres toneladas, enganchado por un largo cable a un enorme mecanismo parecido a un cabrestante, montado en un vagón abierto en la cabecera del tren. El cabrestante funcionaba con la energía de la locomotora. A una señal, se tiraba del arado rápidamente hacia delante y los veinte vagones del tren eran descargados de un único golpe, todo en unos diez minutos. Stevens le informó a Roosevelt de que una sola de esas máquinas podía hacer el trabajo de trescientos hombres que utilizaran el viejo método de descargar a mano.

En otra carta a su hijo Kermit, escrita a bordo del *Louisiana* cuando iba de regreso a Estados Unidos, Roosevelt le describiría así el Tajo de Culebra:

> Ahora nos hemos afianzado en la obra […]. Las enormes palas mecánicas trabajan sin descanso, extrayendo grandes cantidades de roca, grava y tierra, previamente desprendidas mediante barrenos y explosiones de dinamita, y cargándolas en trenes que las acarrean a un vertedero en la selva o donde van a construirse las presas. Poco a poco van devorando la montaña, ahondando cada vez más el tajo. Sobre las laderas se colocan pequeñas vías muertas, las rocas se dinamitan y las grandes palas mecánicas de 95 toneladas avanzan gradualmente como obuses de montaña hasta que llegan a donde les resulta fácil comenzar su tarea de despedazar y destruir las laderas de las montañas. Hombres y máquinas efectúan su tarea con intensa energía. Los hombres blancos

> supervisan las cosas y manejan las máquinas, mientras decenas de miles de negros llevan a cabo el trabajo manual rudo donde no merece la pena que lo hagan las máquinas. Es una hazaña épica y de gran trascendencia.

Roosevelt había visto el tajo desde arriba, desde el borde, después de haber almorzado y de haberse cambiado de ropa en la casa de Stevens. La excavación se encontraba todavía en las etapas iniciales y debido a la lluvia solo había veinticinco palas trabajando. Aun así, constituía la caverna más grande construida por el hombre sobre la superficie de la tierra, y el estruendo y la conmoción que llegaban de abajo eran algo no experimentado en ningún otro lugar. Otros relatos afirman que era una escena que solo se le hubiera podido ocurrir a H. G. Wells.

Una vez, a principios de año, H. G. Wells había visitado la Casa Blanca. Era una brillante tarde de primavera, y había conversado con Roosevelt largamente en el jardín, como Julio Verne y Ferdinand de Lesseps lo habían hecho en la biblioteca de la Société de Géographie. Wells afirmó que se encontraba en América para investigar el futuro y «cuestionar la certeza del progreso», porque, a diferencia de Verne, tenía serias dudas acerca de las consecuencias humanas que a largo plazo tendrían la ciencia y la tecnología.

Es imposible precisar si Roosevelt abrigó tales pensamientos cuando miró hacia el fondo del Tajo de Culebra por primera y única vez en su vida. Lo más probable es que fuera para él un momento supremo e inefable. En sus viajes, Wells había visto una sala de dinamos en la Compañía de Energía de las Cataratas del Niágara que evocó algo que rayaba en el sobrecogimiento religioso. Escribió que eran creaciones de «mentes especulativas y serenas, previsoras y esforzadas». La sala misma era un santuario; no había ruido, ni polvo, ni tumulto, a pesar de que los aros externos de los grandes generadores giraban a la velocidad de 160.000 kilómetros por hora. Se había conmovido hasta el fondo de su alma al contemplar un poder tan grande en las manos del hombre.

Roosevelt, en Culebra, debió de haber tenido la misma sensación, aunque para él el ruido y el tumulto formaban la mejor parte de esa sensación.

En su conversación en el jardín de la Casa Blanca, Wells había preguntado si las energías creativas de la civilización moderna tendrían un valor permanente, y la respuesta de Roosevelt había sido inmediata. Dijo que no tenía manera de refutar una interpretación pesimista del futuro, pero que prefería vivir como si eso no fuera cierto. Se refería específicamente a *La máquina del tiempo*, la visión más desesperada del futuro presentada por Wells.

Este recordaba que Roosevelt «se puso a gesticular» y que «el tono de su voz se hizo más agudo cuando rechazó el pesimismo de ese libro». Asió el respaldo de una silla de jardín con la mano izquierda y hendió el aire con la derecha, en un ademán oratorio que le era habitual. «Suponga que llega a probar, después de todo, que tiene razón y que todo termina en sus mariposas y sus morlocks. *Eso no importa ahora*. El esfuerzo es real. Vale la pena seguir haciéndolo. Vale la pena incluso entonces.»

«Puedo verlo ahora —recordaba Wells— con el ademán de su mano crispada y, ¿cómo podría describirlo?, el rostro amistoso con la mirada entornada, como un hombre con el sol en los ojos. Así permanece en mi mente, como el símbolo de la voluntad creativa del hombre, con sus limitaciones, su dudosa suficiencia y su valerosa persistencia.»

En la extensa carta escrita a Kermit durante su viaje de regreso, Roosevelt decía que las tierras vírgenes de Panamá le habían hecho desear disponer de más tiempo. «Es una verdadera selva tropical, con palmeras y plátanos, árboles del pan, bambúes, ceibas, alegres mariposas y pájaros de todos los colores que revoloteaban entre las orquídeas […] Todo mi antiguo entusiasmo por la historia natural pareció revivir, y hubiera dado cualquier cosa por poderme quedar y tratar de recolectar especímenes.» No había aparente conflicto entre tales esplendores y lo que ocurría en el Tajo de Culebra, entre las orquídeas y las palas mecánicas. «Panamá era un gran espectáculo», le dijo a su hijo Ted, con lo cual quería decir todo lo que había en Panamá.

Para la mayoría de los trabajadores, su presencia había sido mágica. Años después, la esposa de uno de los operadores de una pala mecánica, la

señora Rose van Hardevelt, recordaría: «Nosotros lo vimos en el extremo del tren. Jan consiguió banderitas para los niños y nos avisó cuándo pasaría el tren. El señor Roosevelt nos dirigió una de sus conocidas y amplias sonrisas y saludó a los niños con el sombrero». En un instante, comprendió la fe que su esposo tenía en aquel hombre. «Y estuve más segura que nunca de que no nos iríamos hasta que [el canal] estuviese terminado.» Dos años antes vivían en Wyoming, en una estación solitaria del ferrocarril Union Pacific. Cuando su esposo supo que había trabajo en Panamá, de inmediato sintió deseos de ir porque, le dijo, «con Teddy Roosevelt todo es posible». Hasta entonces ninguno de ellos sabía siquiera dónde se encontraba Panamá.

II

Su «Mensaje especial sobre el Canal de Panamá», el primer mensaje al Congreso que iba a ser ilustrado con fotografías, fue pronunciado el 17 de diciembre de 1906. Roosevelt esbozó el progreso que se había logrado. Alabó a los franceses por lo que habían conseguido hacer; alabó al Congreso por haber tenido el buen juicio de negarse a intentar construir un paso al nivel del mar. Describió los hospitales, las viviendas, su almuerzo en el comedor de La Boca. Habló de la lluvia. Solo durante la última mañana había podido atisbar el sol, y nada más durante unos cuantos minutos.

Hizo cuanto pudo para describir la grandiosidad de la obra e instó al Congreso y a la nación a que le prestaran atención. «Es una obra estupenda en la que nuestros compatriotas se han comprometido allá abajo en el Istmo», declaró. En el momento actual, podía informar de que había cerca de seis mil estadounidenses trabajando en ella. «Nadie puede ver a estos hombres jóvenes y vigorosos desempeñando con toda energía su labor sin sentir un estremecimiento de orgullo.»

Una parte muy extensa del mensaje se dedicó a los progresos obtenidos en el renglón salud e higiene públicas y a las alabanzas a Gorgas. Este

escribió en una carta privada que el mensaje fue «sin duda algo extraordinario. Yo no esperaba nada semejante. Creo que nunca había recibido un médico militar un reconocimiento semejante en un mensaje presidencial. Probablemente marca la cumbre de mi carrera».

Roosevelt afirmó que el progreso médico era asombroso teniendo en cuenta el pasado de Panamá; pero curiosamente los cuadros estadísticos incluidos en la conclusión del informe, tomados de los registros reales del hospital, presentaban un panorama muy distinto e inquietante. Los adelantos específicos citados no tenían precedentes y eran indiscutibles: la fiebre amarilla había desaparecido, ya no existía el cólera y se había acabado con la peste. Entre los estadounidenses, incluidos los dependientes, no había habido ninguna muerte por enfermedad en tres meses, un récord casi increíble en Panamá y muy impresionante, como Roosevelt subrayó, incluso para las pautas estadounidenses[21].

Los servicios y cuidados médicos en el Istmo eran «tan buenos como los que podían obtenerse en los hospitales de primera categoría de Estados Unidos». El Departamento de Sanidad venía gastando dos millones de dólares anuales; el hospital de Ancón contaba con una plantilla de 470 miembros. A lo largo de la línea se habían construido más de una docena de nuevos hospitales y dispensarios. La atención en todos los centros era gratuita tanto para blancos como para negros.

Alrededor de mil trabajadores se mantenían constantemente excavando zanjas para el drenaje, cortando maleza, quemando matorrales, recogiendo basura y rociando con petróleo los charcos y pantanos.

Pero para cualquiera que estudiara los datos proporcionados al final del informe, era evidente que el éxito de la cruzada sanitaria era bastante relativo. Dependía del sector de la mano de obra de que se estuviese hablando. Sin duda, a los trabajadores blancos y sus familias les iba muy bien; en cambio, para la inmensa mayoría negra, el cuadro era alarmante.

Durante los primeros diez meses de 1906, la tasa real de mortalidad entre los empleados blancos fue de 17 por 1.000. Pero entre los indios occidentales negros fue de 59 por 1.000. Los trabajadores negros, los que se pensaba que eran idóneos para soportar el pernicioso clima, morían en una cantidad tres veces mayor que los trabajadores blancos. Panamá ya no era

una tumba para los trabajadores blancos, pero seguía siendo casi tan mortal como antes para los trabajadores negros. Y puesto que los negros triplicaban a los blancos, la disparidad en el número de muertes entre los trabajadores negros resultaba todavía más impresionante.

En los diez meses anteriores habían muerto un total de 34 estadounidenses, mientras que el número de víctimas entre los hombres y mujeres solo de Barbados fue de 362, es decir, diez veces mayor; habían fallecido 197 jamaicanos, 68 de Martinica, 29 de Santa Lucía y 27 de Granada.

La causa de las muertes entre los trabajadores, sin tomar en cuenta el color, incluían desde accidentes ferroviarios hasta alcoholismo, disentería, suicidios, sífilis y tuberculosis. Sin embargo, por el momento la principal causa de muerte entre la gente negra y, por lo tanto, la enfermedad más mortal del Istmo, era la neumonía. Desde el comienzo del año, 390 empleados habían muerto por neumonía, de los cuales 375 eran negros. Solo en octubre, como Roosevelt había informado, habían muerto 86 trabajadores por esta enfermedad.

La malaria, la segunda causa de muerte, había segado 186 vidas, pero solo doce de ellas eran de indios occidentales negros.

El problema radicaba en que gran parte de la fuerza de trabajo era particularmente vulnerable a la neumonía viral. En Barbados no se conocía esta enfermedad. Y puesto que numerosos trabajadores negros vivían donde querían y como querían, con frecuencia en la selva y prescindiendo de las reglas más elementales de higiene, casi siempre sin el beneficio de los mosquiteros, las probabilidades de contraer casi cualquier enfermedad, y en particular la malaria, eran sumamente elevadas.

Las actividades de cavar zanjas, quemar matorrales y desecar pantanos efectuadas por las brigadas «Anopheles», como eran conocidas, habían sido muy efectivas dentro de áreas específicas. Los estudios iniciales que habían demostrado que los mosquitos *Anopheles* eran susceptibles al fuerte calor del sol y al viento habían producido un programa calculado para crear tantos espacios abiertos sin protección y sin sombra como fuera posible, a fin de que los insectos no tuvieran donde vivir y guarecerse. De esta manera, los nuevos poblados se levantaban en terrenos abiertos,

completamente desbrozados. Rara vez se veían mosquitos *Anopheles* en las inmediaciones. Roosevelt señaló «la extraordinaria ausencia de mosquitos». Él y su comitiva solo habían visto uno en tres días y no era «de la especie peligrosa».

Pero no se habían desecado todos los pantanos ni destruido todos los criaderos. Un extenso pantano de Miraflores, por ejemplo, era especialmente prolífico; la captura usual en una trampa para mosquitos durante la noche era de unos mil ejemplares. La selva nunca se hallaba a mucho más de un tiro de piedra de cualquier punto a lo largo del trazado del canal, y en la selva los *Anopheles* eran tan numerosos como siempre.

La malaria continuaría causando muertes, como William Gorgas reconocería en sus propios informes, y la incapacidad causada por la enfermedad era mucho mayor que la de todas las restantes enfermedades juntas.

Casi todos los pacientes que Roosevelt vio en los hospitales de Panamá habían sido hombres negros, como él mismo reconoció. Y por lo que conocemos de su correspondencia con Shonts, le habían consternado algunas de las cosas que vio. «A mi juicio, el elemento menos satisfactorio de toda la obra es cómo se ha dispuesto la alimentación de los negros», escribió tan pronto como llegó a Washington. «Esos cobertizos que sirven de cocinas, con sus suelos de barro y la cacerola sucia que cada hombre tenía y en la que cocinaban todo, no son lo que debieran ser […]. Más aún, las altas tasas de enfermedad entre los negros, comparadas con las de los blancos, me parece que demuestran que hay que hacer un esfuerzo decidido para enseñar a los negros algunos principios de higiene personal.» Y preguntaba: «¿No se podría hacer algo más para proporcionar un mejor alojamiento y una salud mejor a estos trabajadores?».

En general, el viaje lo había vuelto más eufórico que nunca sobre el tema del canal. De su éxito final estaba «tan convencido como puede uno estarlo de cualquier empresa humana». Su confianza en Stevens estaba implícita en todo su mensaje al Congreso, y nadie lo apreció más que el

propio Stevens, quien lo calificó de un «respaldo incondicional» a su forma de conducir los asuntos.

La orden ejecutiva se había firmado el 17 de noviembre en una reunión celebrada en el antiguo palacio de De Lesseps en Cristóbal, durante el último día de estancia de Roosevelt en el Istmo. La autoridad de Stevens, por lo tanto, quedaba ahora firmemente establecida.

Así pues, para Roosevelt fue incomprensible y muy molesto el hecho de que, precisamente en el momento en que pronunciaba su mensaje, este comenzara a causar problemas. En Washington, durante una breve visita efectuada en diciembre, el ingeniero estuvo irritable y cáustico. Parecía resentido con Gorgas y habló de despedirlo. A Roosevelt le pareció «poco menos que imposible seguir tratando con él».

Qué fue lo que irritó a Stevens es un misterio que prefirió no explicar nunca. Con la llegada de la estación seca, el trabajo avanzaba como nunca. La excavación en el Tajo de Culebra superaba en enero las 800.000 toneladas, lo que era más del doble del mejor récord mensual alcanzado por los franceses. En febrero la cifra fue de más de 980.000 toneladas, y la popularidad de Stevens alcanzó una nueva cima.

En cualquier caso, la renuncia de Shonts presentada el 22 de enero produjo una crisis. Shonts se iba para dirigir la Interborough Rapid Transit Company en la ciudad de Nueva York, una decisión que Roosevelt y Stevens conocían de antemano y que el primero aceptó sin la excitación que había concurrido en el incidente de Wallace. A Stevens se le comunicó formalmente la noticia dos días después en una carta de Joseph Bucklin Bishop, secretario de la Comisión del Canal del Istmo.

Luego, el 30 de enero, Stevens envió una carta a Roosevelt desde Culebra que llegó a la Casa Blanca el 12 de febrero. Tenía seis páginas de extensión y estaba desprovista de todo circunloquio, como toda su correspondencia. Revelaba a un hombre muy diferente del John Stevens del año anterior, a un hombre fatigado y amargado. Se quejaba de «los enemigos de la retaguardia» y de las incomodidades de estar «siempre sujeto a los ataques de mucha gente […] que no me limpiaría las botas en Estados Unidos». Aunque algunos «sabios legisladores» pudieran pensar que su salario era excesivo, Stevens quería que se supiera que por

permanecer en Panamá se estaba privando de no menos de 100.000 dólares al año. Su vida familiar se había trastornado; gran parte del año estaba separado de su familia. Y a su edad no le quedaba mucho tiempo «para disfrutar de los placeres y comodidades de la vida civilizada».

Hablaba de la tremenda responsabilidad y de la tensión que pesaba sobre un hombre en el puesto que ocupaba, y decía que dudaba de que pudiera soportarlas durante otros ocho años. Los problemas técnicos no eran lo grave, sino «la inmensa cantidad de detalles» que había que tener constantemente en la mente.

La gloria que pudiera estar ligada a su papel no le interesaba. Y, en resumidas cuentas, no le veía ningún significado ni atractivo al mismo canal:

> El «honor» que continuamente se esgrime como un incentivo para relacionarse con esta obra me atrae, pero no mucho. Para mí el canal no es más que una gran zanja y nunca me ha parecido, como le parece a muchos otros, que al concluirse vaya a ser de gran utilidad. Posiblemente carezco de imaginación. La misma obra, en su conjunto, no me gusta. No ha habido un solo día desde que me comprometí en esta empresa en que no hubiera vuelto a Estados Unidos para ocupar puestos que para mí fueran más satisfactorios. Algunos de ellos, si perdona mi franqueza, los preferiría a la presidencia de Estados Unidos.

Este fue el párrafo que determinó su destino. La carta no era una renuncia formal, pues no llegaba a expresar de forma específica que quisiera dejar el puesto; solo que «no estaba ansioso por continuar en servicio». Quería un descanso, y como Roosevelt le había manifestado la alta estima en que lo tenía, le pedía que considerara el asunto «tranquila y desapasionadamente».

Un reportero que conversó con alguien que estaba con Roosevelt cuando recibió la carta, escribió: «Afirmar que el presidente se quedó perplejo por el tono y carácter de la comunicación es describir los sentimientos a la ligera». La carta fue enviada de inmediato a Taft con una nota que decía: «Stevens debe salir al punto». Aunque Stevens cambiara de parecer, daría igual, «dado el tono de su carta».

Después de una breve entrevista con Taft, Roosevelt cablegrafió a Stevens que su renuncia había sido aceptada.

Taft reiteró a Roosevelt que el mayor Goethals (quien estaba a punto de convertirse en el teniente coronel Goethals) era el hombre mejor preparado para el puesto, de modo que la noche del 18 de febrero fue llamado a la Casa Blanca. Sin embargo, el cambio se mantuvo en secreto hasta el día 26, cuando, junto con la noticia, Roosevelt hizo su tan citada declaración —una observación realizada en atención a la mano de obra del Istmo y al público en general— de que pondría el canal a cargo de «hombres que permanecieran en el puesto hasta que yo me canse de tenerlos allí, o hasta que yo diga que pueden abandonarlo. Se lo pasaré al Ejército».

Pero al mismo tiempo, según el *Tribune* de Nueva York, señaló: «Así, si el hombre que está al mando padece macrocefalia o se pone mal de los nervios, puedo ordenarle regresar para que recobre la salud y sustituirlo sin ninguna confusión».

En privado, Roosevelt estaba «completamente desconcertado» por la conducta de Stevens. Cuando un amigo que se hallaba visitando el Istmo le escribió de forma confidencial que el ingeniero padecía insomnio, Roosevelt pareció muy aliviado. «Si fuera un bebedor o un hombre adicto a las drogas, la respuesta sería sencilla —escribió como contestación—. Pero tal como están las cosas, me inclino a pensar que ha de ser insomnio o cosas parecidas debidas a los entornos tropicales.» Luego añadía: «Ha desempeñado su papel admirablemente».

En el Istmo la noticia tuvo un efecto devastador. El *Star & Herald*, apoyando con firmeza a Stevens, declaró que las mayores macrocefalias estaban en Washington y que los franceses debían estar riéndose disimuladamente. Cuando los propios hombres de Stevens le pidieron una explicación, respondió: «No hablen; caven».

Con el paso del tiempo se formularon varias teorías. Se dijo que había caído en la cuenta de que los planos de la presa de Gatún estaban equivocados; que estaba molesto porque en Washington se había otorgado un contrato sin su consentimiento; que a su mujer no le gustaba la pinta del contratista; que se le había ofrecido otro puesto; que estaba loco. Un editor, exasperado por lo absurdo de todo lo que se estaba publicando, declaró que en realidad el problema del moho verde que crecía sobre sus libros era lo que había acabado quebrando la resistencia de John Stevens.

La explicación más común y más plausible considerada desde la distancia era que estaba sobrecargado de trabajo y al borde del colapso, que era lo que su propia carta dejaba traslucir. Esta fue la explicación que Taft dio al Congreso en el curso de una comparecencia posterior y la conclusión a la que llegaría Goethals una vez que estuvo en el Istmo. «Pienso que se agotó debido a las responsabilidades y a su evidente deseo de vigilar personalmente todos los detalles», escribió en una carta privada.

«No es un desertor —afirmaría con insistencia Frank Maltby—. Si fuera una cuestión de luchar por lo que él consideraba que era lo acertado, no lo habrían echado del canal ni a palos […]. Mi opinión personal […] es que le desagradaba mucho la notoriedad.»

Una teoría más intrigante, pero sin ningún fundamento, fue formulada algunos años más tarde por Josephus Daniels, secretario de Marina de Woodrow Wilson. Según Daniels, Stevens se había topado por accidente con cierta información comprometedora relativa a las actividades de William Nelson Cromwell cuando se efectuó la venta de la Nouvelle Compagnie y sus privilegios. Era información, según escribió Daniels, cuya revelación «hubiera hecho saltar al Partido Republicano y hubiera puesto al descubierto la más escandalosa muestra de corrupción de la historia del país».

Una explicación que tuvo mucha aceptación en el Istmo fue que Stevens se limitó a desahogarse con Roosevelt en su carta y que estaba tan sorprendido como cualquiera de la reacción que había provocado. Un empleado del canal que alegaba que había estado con Stevens en su oficina cuando escribió la carta dijo que le pasó una copia, comentando jovialmente: «He descargado mi mente con T. R. Es fuerte, ¿verdad?». Cuando este hombre le señaló que era una carta de renuncia, Stevens se rio y replicó que Roosevelt sabía muy bien que él no quería renunciar. Pero si Stevens conocía a Roosevelt como afirmaba, es inconcebible que no hubiera previsto el efecto inevitable de las observaciones despreciativas referentes al canal, por no mencionar su desagradable comentario sobre la presidencia.

Durante toda su carrera, Stevens había prosperado gracias al cambio. Dejó a Hill dos veces porque necesitaba un cambio. Había aceptado el

puesto de Filipinas en 1905 porque estaba cansado y necesitaba un cambio. El cambio, como escribiría en un llamamiento a los jóvenes para que estudiasen ingeniería, era para él el atractivo principal de la profesión. Así que tarde o temprano iba a llegar su renuncia.

Él mismo iba a afirmar que todas las razones alegadas para explicar su repentina partida tenían un denominador común: eran falsas. «Las razones para renunciar fueron de orden puramente personal —escribió—. Nunca he declarado estas razones, y probablemente nunca lo haré.» Y así fue.

Su trabajo había sido sobresaliente. Su diseño ferroviario en el Tajo de Culebra estaba, según George Goethals, más allá de la competencia de cualquier ingeniero militar de la época. Otros sostendrían incluso apasionadamente que quien debía pasar a la historia como constructor del canal era Stevens. Este, que nunca fue un hombre modesto, tenía su propio punto de vista al respecto. Había entregado a los ingenieros del Ejército, afirmaría más tarde, una «máquina bien planeada y construida» que con excepción de uno o dos chirridos funcionaría a la perfección. Su sustituto (Goethals) se limitó a «ponerla en marcha». «Los problemas más difíciles estaban resueltos, el Rubicón se había cruzado, el canal se estaba construyendo […]. Solo una pésima administración o la falta de los fondos necesarios podrían oponerse a su culminación triunfal.»

Pero esto era, evidentemente, inexacto. Más cercano a la verdad estaba el cuadro que daba a entender en la carta enviada a Roosevelt de una tarea compleja e inmensa y una responsabilidad capaz de matar a un hombre, que duraría todavía varios años. Los elogios posteriores de Goethals a Stevens como uno de los más grandes ingenieros que haya habido jamás, y de que el canal era su monumento, eran cumplidos profesionales del más alto orden ofrecidos con toda sinceridad. Pero estos comentarios dicen tanto de Goethals como de Stevens.

El sistema ferroviario de Stevens continuaría siendo la forma de funcionamiento fundamental en el Tajo hasta el fin de la excavación. Pero a principios de 1907 la excavación apenas estaba comenzando y Stevens no había tenido que vérselas con los derrumbes más importantes. Todavía no se

habían completado los estudios topográficos. La reubicación del ferrocarril de Panamá no se había iniciado. El tamaño de las esclusas no se había determinado, ni se habían diseñado sus complejos detalles. En realidad, el gran trabajo de construcción del canal estaba por iniciarse —la construcción de la presa de Gatún y de las esclusas—, tareas estas de magnitud sin precedentes que requerían una pericia que Stevens no poseía.

Las tareas primarias de Stevens —la creación de una mano de obra bien alimentada, bien alojada, bien equipada y bien organizada, y la concepción de un plan de ataque— se terminaron en 1907. Como ingeniero ferroviario, no tenía experiencia en el uso del hormigón armado a gran escala, y conocía muy poco de hidráulica; pero estas eran las especialidades de los ingenieros militares.

El espíritu independiente y vigoroso de Stevens había sido exactamente lo que se necesitaba. La situación crítica de 1905 había exigido, como él afirmó más tarde, «un tipo de alborotador político que no tuviera una veneración muy profunda por los caprichos de la autoridad constituida». Pero, en última instancia, el puesto exigía un sentido mayor de la misión.

Durante mucho tiempo, Roosevelt había hablado de la construcción del canal como si se tratara de una gran batalla en la que el honor nacional se encontrara en juego, al igual que lo había hecho Ferdinand de Lesseps. Panamá era un tumultuoso asalto para la conquista del progreso, el único asalto que Roosevelt, el presidente estadounidense de palabras más belicosas, iba a lanzar y dirigir. Al término de su primer día de estancia en Cristóbal, en un discurso fuera de programa dirigido a cientos de estadounidenses, incluido John Stevens, Roosevelt había dicho que el canal era el intento más grande y más importante que cualquiera pudiera realizar, y que si lograban llevarlo a término quedarían como uno de los ejércitos más famosos de la historia. Iba a ser una batalla prolongada, ardua y cuesta arriba, no distinta a la de sus padres en la Guerra Civil. (Su propia guerra cubana de dos meses nunca habría servido como ejemplo.)

> Cuando vuestros padres estaban luchando, pensaban mucho en el hecho de que la manta pesaba demasiado al mediodía pero no lo bastante por la noche, en que el cerdo no era tan bueno como debería […] y en que no siempre estaban satisfechos con la forma en que se dirigían los regimientos […]. Pero cuando se terminó la guerra, cuando volvieron a casa, cuando vieron lo que se había logrado, todas esas cosas les parecieron

> insignificantes, y solo les importó el hecho glorioso de haber desempeñado su papel como hombres entre los hombres; de haberse comportado de modo que cuando la gente les preguntaba qué habían hecho de valioso en esos grandes años, podían responder que habían servido decente y fielmente a los grandes ejércitos […]. No puedo exagerar la intensidad del sentimiento que me embarga […]. Siento que para cada uno de ustedes ha llegado una oportunidad que a muy pocos se les presenta en cada generación […]. Cada hombre debe albergar el sentimiento de que aparte de obtener aquello a lo que tiene derecho por su trabajo, además y por encima de todo, debe albergar el sentimiento de triunfo por estar asociado a la obra misma, y debe apreciar su grandeza y la espléndida oportunidad que se le ofrece a quien toma parte en ella.

Según lo entendía Roosevelt, Stevens había fracasado en el sentido más profundo y fundamental, casi del mismo modo que Wallace. Para Roosevelt, el triunfo estaba en el trabajo mismo, en aceptar el desafío; la prueba consistía en la capacidad de seguir «bregando», como solía señalar a sus hijos. Stevens no solo se había dado por vencido, sino que se limitó a verlo como un «trabajo»; no hubo ningún compromiso emocional, ni el menor sentido del deber. Para Roosevelt, Stevens era un comandante que abandona su ejército.

No pareció guardarle ningún resentimiento. («Ha hecho usted un excelente trabajo […] y lamento perderlo», escribió pocos días después de haber recibido su carta.) Lo único que sucedía era que si Stevens pertenecía a la clase de hombres que consideran el trabajo algo que se puede tomar o dejar a voluntad, era alguien de quien Roosevelt podía prescindir fácilmente. En el extenso ensayo sobre el canal que el presidente escribió en su *Autobiography*, no mencionaría a Stevens.

III

Con la designación de George Washington Goethals se terminaron las preocupaciones de Roosevelt sobre si la obra de Panamá llegaría a su término. El canal sería ahora la «propuesta de un solo hombre» que había propugnado Stevens, solo que ese hombre iba a ser de un tipo muy diferente a este.

Goethals tenía cuarenta y ocho años, la misma edad que Roosevelt, y una ascendencia similar. Sus padres, de origen flamenco, habían llegado a Nueva York con los inmigrantes de 1848. Segundo de tres hijos, había nacido en Brooklyn el 29 de junio de 1858 y, más tarde, a los once años, se había trasladado con su familia a una casa situada en la avenida D de Manhattan, a una manzana de East River. Pero su familia había sido pobre y luchadora, y, a diferencia de Roosevelt, Goethals había tenido que abrirse camino «exclusivamente por su propio esfuerzo». A los catorce años había logrado entrar en el City College de Nueva York; luego había estado en West Point, donde había sido elegido presidente de su clase y había terminado el segundo de su promoción en 1880, el mismo año en que Roosevelt se licenció con honores en Harvard.

La carrera de Goethals en el Cuerpo de Ingenieros había sido ejemplar. En el Departamento de Columbia, en 1884, William Tecumseh Sherman lo había destacado como el mejor oficial joven a su mando y le había predicho un «brillante futuro». Había trabajado en «mejoras» en el valle del río Ohio (1884-1885); como instructor de ingeniería civil y militar en West Point (1885-1889); en mejoras en los ríos Cumberland y Tennessee, y en particular en el Canal Muscle Shoals (1889-1894), donde diseñó y construyó una esclusa con una altura de izado récord de poco menos de nueve metros; como auxiliar del jefe de Ingenieros (1894-1898), y en los trabajos portuarios de Block Island a Nantucket (1900-1903). En 1903, año en que Elihu Root reorganizó el Ejército, había sido elegido para formar parte de la nueva Plana Mayor, un cuerpo de cuarenta y cuatro oficiales a los que se dispensó de todas sus obligaciones para que ayudaran al nuevo jefe del Estado Mayor. Como especialista en defensas costeras fue como atrajo la atención de Taft.

Era un oficial modelo, pero un soldado como otros muchos del Cuerpo de Ingenieros que nunca había combatido en una guerra ni había disparado un tiro, salvo en el campo de prácticas, y parecía tener poco aprecio por la «vida militar» convencional. Una vez, durante un desfile en Panamá, mientras miraba cómo se pasaba revista a unas tropas en un campo de entrenamiento con un calor achicharrante, le susurró a un civil que lo acompañaba: «¡Qué vida de infierno!».

De modales fríos, capaz y muy correcto, era un hombre de dignidad natural y normas rigurosamente exigentes y elevadas. No había tenido ninguna experiencia con la fama, ni parecía desear alcanzarla. Y sería difícil imaginárselo perdido en la lectura de *Huckleberry Finn* o en otra cosa que no fuera su trabajo. Cuando años más tarde preguntaron cómo se divertía «el coronel», uno de sus familiares respondería: «No se divertía».

Un reportero escribió que «sobre todo, parecía alerta e idóneo». Tenía una estatura de 1,80 metros y estaba en perfecto estado físico. Sus rasgos más sobresalientes eran sus intensos ojos de color azul violeta —«ojos más bien salvajes», como recordaría más tarde Alice Roosevelt Longworth— y su cabello plateado y corto, peinado con raya al medio y lavado a diario. Era algo estirado, pero nunca fue presuntuoso, en buena medida porque era casi incapaz de hablar de sí mismo. Con las jovencitas guapas podía ser especialmente amable, de un modo más bien paternal, y las mujeres lo consideraban muy atractivo.

Era un fumador empedernido y detestaba a las personas gruesas, con la única excepción de William Howard Taft, del que se le escuchó una vez afirmar que era el único hombre gordo y limpio que había conocido.

La noche en que fue llamado a la Casa Blanca, Goethals y su esposa habían estado agasajando a un antiguo amigo, el coronel Gustav Fieberger, jefe del departamento de ingeniería en West Point, en su casa de la calle S. Llegó un mensajero con un recado de William Loeb, secretario de Roosevelt, en el que se le preguntaba si estaría libre para ir a la Casa Blanca al día siguiente por la mañana. Goethals había telefoneado de inmediato a Loeb, quien le dijo que, en lugar de esperar hasta la mañana siguiente, se presentara esa misma noche a las diez y veinte. Goethals se excusó ante su huésped, se puso el uniforme y salió de su casa sin tener la menor idea de por qué se le había mandado llamar, ni de qué iría a tratarse en la entrevista con Theodore Roosevelt.

«Roosevelt entró de inmediato en el asunto del canal», recordaría Goethals. La Comisión del Canal iba a reorganizarse por última vez. Goethals iba a ser el presidente y el ingeniero jefe. Jackson Smith y el doctor Gorgas formarían parte de la comisión, junto con cuatro nuevos miembros: un antiguo senador de Kentucky llamado Joseph C. S.

Blackburn, el contraalmirante Harry Harwood Rousseau, el mayor David Du Bose Gaillard y el mayor William Sibert, estos dos últimos del Cuerpo de Ingenieros. Gaillard era el único de la lista al que Goethals conocía en persona, pues también había sido miembro de la Plana Mayor, pero estaba al corriente de la reputación de Sibert y Rousseau, y aceptó su designación.

Sin embargo, la decisión crítica concernía a Goethals. «Roosevelt lamentó que la ley exigiera que la obra se encargara a un cuerpo ejecutivo o a una comisión de siete hombres —recordaría Goethals—, mas […] los diferentes esfuerzos que había hecho para ajustarse a la ley habían resultado tan infructuosos que había resuelto asumir poderes que la ley no le daba, pero que tampoco le prohibía ejercer.»

Así pues, aunque todos los miembros de la comisión iban a estar en el Istmo a partir de entonces, Goethals ostentaría la autoridad suprema, una autoridad que debería respaldarse mediante otra orden ejecutiva al año siguiente. Goethals iba a ser casi un dictador —«el Zar de la Zona»—, responsable solo ante el secretario de Guerra y el presidente. En palabras de su biógrafo, Goethals se convirtió de inmediato en uno de los tres déspotas absolutos del mundo, que «podían ordenar que una montaña desapareciera del paisaje, o un hombre de sus dominios o un salero de la mesa de ese hombre». Esto se alejaba mucho del espíritu de la Ley Spooner, pero tales medios eran los únicos, insistía Roosevelt, con los que podía llevarse a cabo la tarea, una opinión con la que Goethals estaba de acuerdo.

Una equivocación posterior muy común fue que el canal lo construyó el Ejército, que fue creación del Cuerpo de Ingenieros. Pero no fue así. Goethals y los restantes ingenieros militares se desligaron del Ejército para prestar sus servicios en Panamá. No informaban al jefe del Cuerpo de Ingenieros, sino, como los ingenieros civiles, a la Comisión del Canal, que era Goethals, y este informaba a Taft, tal y como Stevens había hecho según la reorganización anterior.

La diferencia fundamental radicaba ahora en que un militar no podría ni debería renunciar. Para un licenciado de West Point, abandonar frente a la adversidad o la incomodidad personal la tarea que se le había asignado era inconcebible.

Durante los días siguientes, Blackburn, Rousseau, Gaillard y Sibert desfilaron uno por uno por la Casa Blanca para entrevistarse con el presidente y con Goethals en el despacho presidencial. La misma escena se repitió en cada caso. Después de presentarlos a Goethals, Roosevelt les pedía que se sentaran y les informaba de que habían sido designados para formar parte de la comisión. «Será un puesto de amplia remuneración y de gran honor —les decía—. Al designarlo a usted, solo tengo una observación que hacerle. El coronel Goethals va a ser el director. Él tiene toda la autoridad. Si en algún momento usted no está de acuerdo con su política, no dude en comunicármelo: estar en desacuerdo con él equivale a presentar la renuncia.»

Roosevelt había decidido que el salario de Goethals fuera de 15.000 dólares al año, mucho más de lo que había percibido hasta entonces, pero solo la mitad de lo que se le había pagado a Stevens.

Aproximadamente a la semana de que se publicara su nombramiento en los periódicos, Goethals escribió en respuesta a la felicitación de un amigo: «No es más que el simple cumplimiento del deber. Se me ordenó y no hubo alternativa».

Para toda una generación de estadounidenses, Theodore Roosevelt fue quien construyó el canal de Panamá. Fue su creación personal. Sin embargo, el canal de Panamá fue construido durante los mandatos de tres presidentes estadounidenses, Roosevelt, Taft y Wilson, y, de los tres, fue Taft quien realmente consagró al proyecto la mayor parte de su tiempo y atención personal. Taft hizo cinco viajes a Panamá como secretario de Guerra y fue dos veces más durante su mandato presidencial. Fue quien despidió a Wallace y contrató a Stevens; y fue el primero que se fijó en Goethals. Cuando Taft reemplazó a Roosevelt en la Casa Blanca en 1909, el canal estaba a medio terminar.

Sin embargo, nada de eso importó mucho, ni hubo la menor discusión sobre la legitimidad de atribuirle a Roosevelt el canal. Su posición categórica era que el canal nunca se habría construido si no hubiera sido por él, y eso nadie lo discutía. Para Goethals, «el verdadero constructor del

canal de Panamá era Theodore Roosevelt». No habría añadido nada a su triunfo, escribía Goethals, «si Roosevelt en persona hubiera levantado cada palada de tierra en su construcción».

La obra no solo se había reanudado cuando Roosevelt tomó posesión de su cargo, sino que su liderazgo había sido decisivo, tanto en el Tratado Hay-Pauncefote como en la elección de la ruta por Panamá, en la creación de un Panamá independiente, en la defensa y apoyo de William Gorgas y en la elección del plan de esclusas y lago.

Incluso con su breve visita a Panamá logró de un golpe algo que nunca antes se había conseguido: hizo del canal un acontecimiento popular. Y, finalmente, había confiado la dirección de la obra a un hombre muy bien elegido. «Yo creo en un ejecutivo fuerte —escribió una vez a un corresponsal—. Creo en el poder.»

19
EL PUNTO DE ATAQUE PRINCIPAL

«El punto de ataque principal era, por supuesto, el Tajo de Culebra, por aquel entonces, como siempre, el obstáculo más formidable contra el que había que luchar y al que había que superar. Pronto iba a verse que era mucho más formidable de lo que se había sospechado.»

JOSEPH BUCKLIN BISHOP

I

Representarse el volumen de tierra que había que eliminar para construir el canal de Panamá era una propuesta casi imposible para cualquiera. Se divulgaron algunos datos —11.932.000 metros cúbicos en 1907, la cifra increíble de 28.120.000 metros cúbicos en 1908—, pero superaban la capacidad de comprensión. ¿Qué era un millón de metros cúbicos de tierra? ¿Cuánto pesaba? ¿Qué volumen suponía? ¿Qué esfuerzo significaba?

Las analogías ilustrativas ofrecidas por los periodistas y escritores eran de poca ayuda porque casi siempre eran poco menos que fantásticas. El material extraído del prisma del canal, se decía, bastaría para construir una Gran Muralla china desde San Francisco hasta Nueva York. Si Estados Unidos fuera completamente llano, la cantidad de tierra que habría que extraer para construir un canal de tres metros de profundidad y 15,5 metros de anchura de costa a costa no sería mayor de la que se necesitaba extraer en Panamá para la construcción de un canal de 84 kilómetros de largo. Un tren que arrastrara todos los vagones de tierra extraída en Panamá daría

cuatro veces la vuelta a la Tierra por el ecuador. Los desechos bastarían para construir sesenta y tres pirámides del tamaño de la gran pirámide de Keops. (Para ayudar a los lectores a imaginarse su aspecto, la revista *Scientific American* encargó a un pintor que dibujara Manhattan con una serie de pirámides que iban de Broadway a Harlem.)

Solo el material extraído del Tajo de Culebra, afirmaba un escritor cuando la obra estaba a punto de concluirse, formaría una pirámide que sería treinta metros más alta que el edificio Woolworth (con 237 metros de altura, era el edificio más alto del mundo), mientras que todo el material que se había sacado de la zona del canal formaría una pirámide de 1.260 metros de altura, es decir, siete veces más alta que el monumento a Washington.

Si todo el material que se había extraído del canal se colocara en un bloque sólido que tuviera por base la dimensión de una manzana de la ciudad, se elevaría casi 30.000 metros, es decir, 30 kilómetros de altura.

¿Pero quién podía imaginar tales cosas? ¿O cuántos podían además tener en cuenta el asfixiante calor de Panamá, las lluvias, las arenas movedizas de Culebra, todo lo cual seguía siendo tan problemático y desmoralizante como en el pasado? Porque por mucho que se hubieran mejorado los sistemas o el equipo y se hubiera optimizado la mano de obra, el problema principal continuaba siendo Panamá: el clima, el terreno y la distancia de todas las fuentes de abastecimiento. En el fondo del Tajo de Culebra, a mediodía, la temperatura era casi de 38 grados, y con mucha frecuencia superaba los cincuenta. Como Theodore Shonts señaló una vez, la construcción del mismo canal en un país desarrollado y en un clima templado no habría planteado dificultades especiales.

Más manejables —y más impresionantes— eran los resultados de un mes o de un día de trabajo en el Tajo de Culebra, o la eficiencia relativa de todo el sistema de excavación y acarreo de tierra, comparados con lo que los franceses habían logrado en Suez o en Panamá, pues estos eran los únicos esfuerzos previos realmente análogos. Cuando durante la etapa de Goethals la obra se hallaba en su apogeo, Estados Unidos estaba excavando en Panamá el equivalente de un canal de Suez cada tres años. Los 28.120.000 metros cúbicos de tierra y roca eliminados en el año 1908

suponían casi la mitad de lo que dos compañías francesas sucesivas habían logrado excavar en Panamá en casi diecisiete años y más que toda la parte de la excavación realizada por los franceses que resultaba aprovechable para el proyecto actual.

Un día cualquiera había de cincuenta a sesenta palas mecánicas trabajando en el tajo y los trenes iban y venían prácticamente sin interrupción, con lo cual el rendimiento de cada pala duplicaba el de las etapas previas. Unos quinientos trenes cargados de tierra diarios se desplazaban a lo largo de todo el trazado hasta los vertederos. Cada pocos segundos se retiraba tierra suficiente para cargar un vagón, y la media diaria total era mucho mayor que la conseguida por los franceses durante un mes el año en que John Wallace apareció en escena. Pero todo el esfuerzo anterior, tanto francés como estadounidense, quedó difuminado.

Quizá lo más extraordinario que pueda decirse es que en nuestra época el trabajo no se hubiera hecho con mayor rapidez ni eficacia, pese a todos los avances mecánicos y tecnológicos, y la razón es que ningún sistema actual puede transportar el material con mayor rapidez y rendimiento que el sistema empleado entonces. No se utilizaron vehículos de motor en la excavación del canal; todo corría sobre raíles. Y debido a la lluvia y el fango, ningún otro método hubiera dado tan buenos resultados.

Pero los constructores del canal no solo estaban logrando lo que otros no habían podido, sino que estaban haciendo más, mucho más, de lo que cualquiera había previsto, puesto que todos los cálculos previos sobre el tamaño de la tarea habían sido deplorablemente inexactos. Los ingenieros estadounidenses no habían sido menos ingenuos en el cálculo de la masa total que había que eliminar que los franceses. El 13 de noviembre de 1904, al día siguiente de que la primera pala Bucyrus empezara a cavar en el Tajo de Culebra, había habido un pequeño derrumbe que la puso fuera de servicio por varios días. Durante la época en que Stevens estuvo al mando, había habido otros derrumbes semejantes a los sufridos por los franceses. Pero nadie tenía ni la más remota idea de lo que iba a ocurrir durante el mandato de Goethals. Más bien se pensaba que el asunto de los derrumbes se había exagerado demasiado. El profesor Burr, miembro de la junta asesora internacional de Roosevelt, había declarado que eso carecía de

importancia: «Todo lo que se necesita para remediar esa situación es excavar la arcilla o drenarla para extraer el agua. No es un problema nuevo. No es una característica extraordinaria de la obra».

La junta asesora, en su estudio de 1906 —esto es, en el informe minoritario en favor de un canal con esclusas—, había calculado que el volumen total de la excavación que faltaba por hacer no superaría los 41.040.000 metros cúbicos. Pero en 1908 hubo que ajustar este cálculo a 59.280.000 metros cúbicos. En 1910, el cálculo subió a 63.840.000; en 1911, a 67.640.000. En 1913, los cálculos alcanzaban ya los 77 millones de metros cúbicos, casi la misma cifra que la junta asesora había presentado al principio para un canal al nivel del mar.

Como en la época de los franceses, cuanto más se cavaba, más quedaba por cavar.

Para el hombre que ahora llevaba el peso de la responsabilidad de todo lo que ocurría, el obstáculo inicial había sido fundamentalmente personal. La recepción a la llegada de Goethals había sido muy fría. Era evidente que ni él ni el Ejército eran queridos por los estadounidenses que trabajaban allí y todos parecían deseosos de hacer especial hincapié en la tremenda popularidad de Stevens. Se habían reunido miles de firmas para pedir a Stevens que retirara su renuncia y se quedara. Parecía que nadie tenía más que alabanzas para él y lo que había hecho. Nunca en su carrera, observaba Goethals, había visto tanto afecto por un hombre.

Stevens y el doctor Gorgas se encontraban en el muelle la mañana en que Goethals y el mayor Gaillard bajaron a tierra. No se había preparado ninguna recepción, ni tampoco un sitio para que se alojaran. Stevens ocupaba todavía la residencia oficial del ingeniero jefe, una nueva casa de seis habitaciones en Culebra, que iba a ser la de Goethals una vez que se marchara, pero puesto que Stevens «no parecía inclinado a recibirnos en su casa» (según Goethals escribió a su hijo George), los dos oficiales se habían ido con Gorgas a Ancón, donde había poca intimidad y ni siquiera un escritorio donde Goethals pudiera trabajar. Las cartas a su familia durante

aquellas primeras semanas las escribió sobre las rodillas, sentado en una silla de respaldo recto que había en uno de los dormitorios.

Para hacer más pesimista el ambiente, el *Star & Herald* deploraba sin ambages la perspectiva de que se pasara a la norma militar. Era probable que ninguno de los trabajadores tuviera que llevar uniforme, suponía el periódico, pero a nadie debería sorprenderle que se viera obligado a pasar lista cada mañana o saludar militarmente a sus nuevos superiores.

A Goethals también le resultaba muy evidente que los hombres del ferrocarril que rodeaban a Stevens tenían poco aprecio por los ingenieros militares. «Como regla general, se afirmaba, los ingenieros militares son por su misma formación dictatoriales y muchos de ellos tiranos —escribiría Goethals—, y se ha predicho que si se encargan de la construcción real, el canal está condenado al fracaso.» Los militares solo contaban con formación técnica, se decía; nunca «han tenido éxito como jefes ejecutivos de grandes empresas».

Su apreciación personal del estado en que se encontraba la obra era muy favorable. La diferencia entre lo que veía ahora y lo que había visto en 1905, durante la visita en la que acompañó a Taft, era extraordinaria. Escribió a su hijo: «El señor Stevens ha efectuado un gran trabajo que nunca se le reconocerá o, en caso de que se le reconozca, nunca será lo suficiente».

Pasaron varios días antes de que se le ofreciera una bienvenida más o menos oficial: una reunión masculina ofrecida un sábado por la noche para distraer de paso a un grupo de congresistas visitantes. John Stevens excusó su asistencia, y Goethals, en la cabecera de la mesa, escuchó sentado, sin expresión, cómo el maestro de ceremonias elogiaba extensamente a Stevens y hacía varias observaciones sarcásticas sobre los militares. Fue una noche que nunca olvidaría. A cada mención del nombre de Stevens correspondía un sonoro aplauso, mientras que las pocas y obligadas referencias al sucesor de Stevens pasaban en silencio. Goethals estaba furioso por lo que consideró «burlas» al Ejército, pero se mantuvo callado hasta que le tocó su turno. No había acudido a la recepción con uniforme, sino con un traje blanco de civil. De hecho, no había llevado uniforme al Istmo y nunca en los años venideros se le vería de esa guisa.

Apreciaba tanto como ellos, afirmó a los huéspedes reunidos, el trabajo que había desempeñado Stevens, y no tenía la intención de promover un régimen militar. «Ya no soy un comandante del Ejército de Estados Unidos. Considero que ahora estoy al mando del ejército de Panamá y que el enemigo que vamos a combatir es el Tajo de Culebra y las esclusas y diques a ambos lados del canal, y que ninguno de los hombres que se encuentran trabajando aquí y que cumplan con su obligación tendrán jamás motivo para quejarse de militarismo.»

Sustituyó a Stevens de forma oficial el 31 de marzo de 1907, a la medianoche. Una semana después, este zarpaba rumbo a Estados Unidos. Una multitud como jamás se había visto en el Istmo se apiñaba en el muelle de Cristóbal para despedirlo, y todos le vitoreaban, saludaban y cantaban *Auld Lang Syne*. Stevens parecía muy asombrado y conmovido por las muestras de afecto. Esta vez le tocó a Goethals no asistir.

Goethals carecía de los modales pintorescos y el don de gentes de Stevens, así que en muchos la primera impresión que causó fue que era cortante y arbitrario, una persona desabrida. Pronto se afirmó que la palabra *goethals* en flamenco significaba ‘cuello tieso’. No le gustaba que le tomaran fotografías. Los congresistas visitantes le resultaron toscos, aburridos y pesados. Las visitas eran «un terrible fastidio». Se esperaba que apareciera en todos los bailes y actos sociales celebrados en el Tívoli o en el club de Culebra, a los que asistía «por sentido del deber», y pasaba la velada sentado en una terraza escuchando la música y esperando que llegara el momento en que podría marcharse de forma educada.

El antiguo secretario de Stevens había aceptado permanecer en el puesto para colaborar en el período de transición, pero renunció de improviso. William Bierd, el jefe del ferrocarril, anunció por sorpresa que se retiraba a causa de su salud, pero Goethals supo luego que se iba a trabajar con Stevens en el ferrocarril de Nueva Haven. Frank Maltby decidió que los ingenieros civiles ya no tenían ningún futuro en Panamá, y también renunció. Luego los operadores de las palas mecánicas, viendo que la ocasión era propicia para una demostración de fuerza, amenazaron con ponerse en huelga a menos que se cumplieran sus demandas. Goethals se negó, y abandonaron el trabajo. Fue la primera huelga grave desde que se

inició la obra. De sesenta y ocho palas mecánicas, solo trece continuaron funcionando. Goethals contrató nuevas cuadrillas.

Incluso el recién llegado mayor Sibert se mostraba «pendenciero y difícil de tratar» en las reuniones. A la señora Sibert, según supo Goethals, le «disgustaba» el clima de Panamá.

De las cartas que se conservan escritas a su hijo George, que por aquel entonces cursaba su último año en la Academia militar, se desprende que también Goethals se sentía extremadamente solo. La señora Goethals se encontraba todavía en Washington «haciendo mucha vida social»; otro de sus hijos más pequeños estaba en Harvard. Goethals se sentía muy aislado, escribía; no tenía tiempo ni para leer el periódico. Su única fuente de distracción era el mayordomo francés, Benoit, quien continuaba sin hablar casi inglés pero iba con la residencia oficial de Culebra, de la que Goethals era el séptimo ingeniero jefe que la ocupaba.

El día comenzaba muy temprano. A las 6.30, servido por el ceremonioso Benoit, «el coronel» desayunaba una naranja pelada clavada en la punta de un tenedor, dos huevos, tocino y una taza de café. A las siete se dirigía a la estación de Culebra para tomar el tren número 2, rumbo al norte, a las 7.10; o el número 3, rumbo al sur, a las 7.19. La mañana la empleaba en inspeccionar el trazado. Llevaba consigo un paraguas negro y solía vestir de blanco. De forma invariable, iba inmaculado; también de forma invariable, iba fumando un cigarro.

Cuando volvía a casa, después de terminar un ligero almuerzo, descansaba durante media hora y luego se dirigía a su amplio despacho, situado en el primer piso del edificio de la administración. Allí recibía visitas hasta la hora de la cena, a las siete. Por la noche, a menos que tuviera otro compromiso, regresaba a su despacho y se concentraba en sus papeles de trabajo hasta cerca de las diez.

Para la mayoría de los observadores, parecía totalmente ajeno a todo lo que le rodeaba e inmerso solo en su trabajo. Un empleado que descansaba en el porche de su casa una noche de luna especialmente bonita fue testigo de la siguiente escena:

> No había más que unas cuantas luces en el edificio de la administración. Una a una se fueron apagando, salvo la del despacho del viejo. Eran casi las diez cuando su ventana

> se oscureció […]. Una luna llena tan grande como una mesa de comedor pendía sobre el asta de la bandera a una distancia de escaso medio metro; era una noche espléndida. El viejo salió y cruzó por el césped hacia su casa. No se detuvo a contemplar la luna; simplemente siguió de largo, meditando, con la cabeza algo adelantada. Y no llevaba diez minutos en su casa cuando todas las luces ya estaban apagadas. Las encendería cuando se preparaba para tomar ese tren madrugador.

A su hijo mayor le escribía que prefería estar ocupado, puesto que no había ninguna otra cosa que hacer. Se dedicaba con tanto fervor al trabajo que con frecuencia terminaba el día en una especie de aturdimiento. No era el hombre del «escritorio limpio» que había sido Stevens. Sus cestas de asuntos pendientes y resueltos estaban siempre repletas. Los papeles se apilaban dondequiera que hubiera lugar en su escritorio: cartas, mapas plegados, especificaciones, planos, media docena de libretas negras, informes en pesadas carpetas azul oscuro. El trozo de escritorio que dejaba libre frente a él pronto quedaba moteado de cenizas de cigarro.

Le gustaban las cosas por escrito. Si durante sus excursiones matutinas a lo largo del trazado algún jefe de departamento o ingeniero le pedía un nuevo planteamiento o mejora, la respuesta inevitable era: «Póngalo por escrito».

No buscaba la popularidad. En primer lugar quería lealtad, no hacia él, sino hacia el trabajo. Aborrecía la pérdida de tiempo y la ineficiencia, y estaba resuelto a eliminar a los incompetentes. No quería que hubiera ninguna duda sobre su autoridad. El operador de una pala mecánica recordaría que «lo que el coronel decía, lo decía en serio. Lo que se proponía, lo conseguía. No tardamos mucho tiempo en darnos cuenta de esto». Las peticiones o instrucciones provenientes de su despacho no se discutían. Cuando el jefe del Departamento de Comestibles, un personaje popular e influyente, informó a Goethals de que renunciaría si este insistía en ciertos cambios en el procedimiento de compras, le comunicó de inmediato que su renuncia estaba aceptada y se negó a escucharlo cuando fue a retractarse de su amenaza. «Esto ayudará a poner orden en el equipo», señaló Goethals en privado. En su lugar puso al teniente Wood. «La capacidad ejecutiva —observó en otra ocasión— no es más que dejar que el compañero haga el trabajo por uno.» Pero para algunos daba la impresión de que deseaba dominarlo todo. Marie Gorgas, en particular, «lo encontraba

desagradable y autosuficiente». Para su gusto, era demasiado brusco. «Su conversación y sus modales, al igual que sus actos, carecían de finura y de espíritu de adaptación.» A ella cada día le desagradaba más. Incluso a Robert Wood, quien admiraba su «voluntad de hierro y su terrible energía», le parecía austero e inflexible, «un prusiano típico […]. Durante siete años fui su asistente —recordaría Wood mucho tiempo después—, y puedo decir que desde entonces todo en mi vida me ha parecido más fácil en comparación».

Pero si bien su modo de ser era a veces severo y se mostraba más exigente de lo acostumbrado, siempre actuaba con justicia y otorgó al puesto una dignidad que nunca antes había tenido. «Nunca me pareció insignificante ante nada», recordaría un ingeniero electricista llamado Richard Whitehead que se incorporó a la empresa ese mismo verano de 1907. Goethals sabía escoger a su gente. Sabía cómo imbuirles decisión y cómo hacer que quisieran estar a la altura de las circunstancias. No fue querido, ni entonces ni después, pero impresionaba. Y a finales del verano «había puesto orden en el equipo».

«Otra semana de observación me ha confirmado mi punto de vista […] acerca de que el descontento y malestar que reinaban desde la partida de Stevens casi se han desvanecido», escribía Joseph Bucklin Bishop a Theodore Roosevelt a mediados de agosto. De baja estatura y aspecto malhumorado, con su barba gris pequeña y puntiaguda y su reluciente cabeza calva, Bishop era otra nueva adquisición. Había sido transferido de la oficina de Washington por órdenes de Roosevelt e iba a estar al lado de Goethals a partir de entonces como secretario de la comisión, colaborador anónimo, asesor político y álter ego. Y no por casualidad iba a enviar informes confidenciales a la Casa Blanca acerca de cómo iban las cosas.

Goethals, informaba Bishop, estaba «aburrido y cansado, y afirma que ha pasado una época pésima, pero creo que ya ha salido de ella. Cuando así se lo expresé, respondió: “Bueno, no sé”».

Mientras tanto, la señora Goethals había llegado y se había ido. De modo que su matrimonio, calificado años después por miembros de la familia como «difícil», se convirtió en otro tema para las especulaciones locales cuando las luces de su despacho seguían encendidas por la noche.

Por sugerencia de Bishop, Goethals inició un periódico semanal, el *Canal Record*, la primera publicación de ese tipo desde el *Bulletin du Canal Interocéanique* de De Lesseps y muy similar en su formato. Goethals insistió en que el periódico no fuera ni un refrito de las noticias llegadas de Estados Unidos, ni un medio para pregonar a los cuatro vientos la fama de los miembros de la comisión. En realidad, muy al contrario del periódico de De Lesseps, su política editorial prohibía de forma específica las alabanzas a cualquier directivo. El objetivo era proporcionar a los trabajadores estadounidenses —así como al Congreso— una descripción exacta y actualizada del progreso que se estaba logrando, algo de lo que hasta la fecha no se disponía, así como de informar sobre la vida social dentro de la Zona, la salida de barcos, los deportes y cualquier otra actividad que «se pensara que podía ser de interés general».

Con Bishop como editor, el primer número apareció el 4 de septiembre de 1907. El estilo era directo y objetivo, y así continuaría, salvo en el caso de las cartas ocasionales de los empleados. Contribuyó a fomentar la moral, haciendo en buena medida por sus lectores lo que *Stars & Stripes* conseguiría para las Fuerzas Expedicionarias Estadounidenses en Francia. Puso en contacto más estrecho a los asentamientos dispersos e hizo de la Zona una comunidad. Además, tuvo un efecto instantáneo sobre la productividad.

Bishop empezó publicando semanalmente datos estadísticos sobre lo que excavaba cada pala y cada draga, lo que de inmediato provocó una feroz rivalidad y muy pronto se vio cómo aumentaba la producción. «Antes de que se empezara a imprimir el *Canal Record*, el trabajo no era tan duro —explicaba un operador de pala a un redactor de *The Saturday Evening Post*—. Íbamos haciendo lo que pensábamos que era un buen trabajo diario [… pero luego] íbamos como un grupo de idiotas tratando de conseguir marcas.»

Para dar a los empleados la oportunidad de exponer sus quejas, Goethals estableció su propio tribunal de apelaciones. Todos los domingos por la mañana, desde las 7.30 hasta mediodía, estaba en su escritorio para

recibir a todos los que creyeran tener alguna queja o problema serios. Los atendía en persona, uno por uno, según el orden de llegada, sin distinción de rango, nacionalidad o color. A finales de 1907 había treinta y dos mil personas en las nóminas de pago, casi ocho mil más que cuando se había hecho cargo de la obra. En 1910 llegarían casi a cuarenta mil. Sin embargo, una vez por semana, a partir del otoño de 1907, cualesquiera de esas personas, empleados o familiares de estos, podían «ver al coronel» y desahogarse con él.

El espectáculo era único y memorable a los ojos de quienes lo contemplaron. Jules Jusserand, el embajador francés, lo comparaba con el tribunal de justicia establecido por san Luis bajo el roble en Vincennes. «En esas horas de las mañanas del domingo, se ve al coronel en lo que vale —escribió un reportero que se había sentido frustrado por la que parecía una incapacidad congénita de Goethals para hablar de sí mismo—. Se ve la naturaleza inmensamente variada de las cosas y temas que le interesan. La ingeniería, en su sentido técnico, parece la última de ellas.»

Se hacía una selección previa. Bishop atendía a los trabajadores de lengua inglesa, mientras que los italianos, españoles y demás europeos eran escuchados por un intérprete políglota, Giuseppe Garibaldi, nieto del libertador italiano. Y con frecuencia estas entrevistas preliminares resultaban suficientes para resolver el problema —el mero proceso de la libre expresión proporcionaba el alivio que se necesitaba—; pero si no era así, la puerta de Goethals permanecía abierta.

En un domingo ordinario, Goethals atendía a unas cien personas, y muy pocos parecen haber salido pensando que se les había negado justicia. Llegaban ante el alto edificio de la administración que parecía un granero, entraban en un amplio vestíbulo adornado con mapas y copias heliográficas, y allí esperaban su turno. Sus quejas incluían cosas serias y triviales: trato déspota por parte de los capataces, malentendidos sobre la paga, ascensos no logrados, descontento por la comida o la casa, mobiliario insuficiente. Goethals escuchaba las solicitudes de privilegios especiales y exenciones financieras. Tuvo una petición para el traslado de un operador de pala mecánica a otra división en la que un equipo de béisbol necesitaba un lanzador (la petición fue concedida). Recibía sugerencias sobre la obra y se

le hacía participar en las disputas íntimas entre marido y mujer o entre familias que vivían en apartamentos contiguos. Todo lo escuchaba con paciencia.

Varias quejas podían resolverse de inmediato con un simple sí o un no, o mediante una breve nota enviada al jefe correspondiente. Toda situación seria de alguna complejidad se investigaba enseguida. «Era una combinación de confesor paternal y Juicio Final», escribió Bishop. La gran mayoría de los que llegaban ante él mostraban un respeto casi excesivo. En raras ocasiones se atrevía alguien a desafiar su autoridad, y cuando lo hacía, era en vano. «Si decide en mi contra, coronel, apelaré», declaró un hombre. «¿Ante quién?», replicó Goethals.

Algunos de los directivos que aún quedaban de la etapa de Stevens habían expresado una desaprobación vehemente cuando se anunciaron estas sesiones dominicales. Jackson Smith, del Departamento de Trabajo, se había mostrado especialmente molesto, puesto que su política durante los años pasados había sido comunicar a quien tuviera alguna queja que era libre de irse en el siguiente barco. Lo cual, aparte de los rudos modales de Smith, se había considerado una política muy apropiada que Stevens aceptaba por completo. En realidad, la nueva forma de encarar las cosas resultaba heterodoxa para los criterios de la época. En las relaciones laborales, Goethals se había adelantado a su tiempo, y nada de lo que hacía afectaba el estado de ánimo de los trabajadores o el respeto que tenían por él: «Se los trataba como seres humanos, no como animales —recordaba Bishop—, y ellos respondían haciendo su trabajo lo mejor que podían».

Según la opinión del propio Goethals, manifestada en privado varios años después, así fue como logró «controlar a los trabajadores», y este control era «el gran atractivo del puesto».

Cuando otra delegación de congresistas, miembros del Comité de Asignaciones de la Cámara, llegó en noviembre, quedaron impresionados tanto de Goethals como de los adelantos logrados, lo que causó una satisfacción especial en la Casa Blanca. «Estuve presente en todas las audiencias —escribió Bishop a Roosevelt—. No solo demostró [Goethals] que conocía a la perfección su tarea y que tenía una visión completa de la

obra, sino que sabía más de los detalles que cualesquiera de sus subordinados inmediatos.»

Antes de emprender el regreso a Washington, el congresista James A. Tawney, presidente de la delegación, le dijo a Goethals en privado que no se preocupara por las asignaciones, que podía contar con lo que quisiera. El comité informó de que la situación en Panamá estaba en «excelente forma». Y, con el tiempo, la posición de Goethals en el Capitolio iba a ser un factor de gran importancia. El dinero suficiente para hacer bien el trabajo nunca llegó a ser un problema.

«Solo hay un hombre al que se le prestaría oído en Washington acerca del canal, y ese hombre es Goethals —destacaba Bishop a Roosevelt—. Tiene un conocimiento absoluto del asunto, modales perfectos, y puede hablar […]. Él dice que yo soy quien debería hacer de portavoz, pero no permita que le convenza. Él es el hombre que está al timón.»

Antes de que hiciera un año que Goethals ocupaba el cargo, se habían efectuado varios cambios importantes en el plan básico del canal, y la reorganización general que se inició a principios de 1908 estableció un régimen totalmente nuevo. La impresión general era que el plan era firme, que este era por fin el canal que se iba a construir y que estos eran los hombres que iban a hacerlo, y dicha impresión era acertada.

Los cambios, todos muy importantes, fueron los siguientes:

• La anchura del fondo del canal por el Tajo de Culebra iba a ampliarse un 50 por 100, de 60 a 90 metros. De esta manera iba a cuadruplicar con creces la anchura prevista para el canal francés en ese punto.

• La anchura de las cámaras de las esclusas iba a aumentarse, principalmente para satisfacer las necesidades de la Marina. Las esclusas tendrían una anchura de 33 metros (en vez de 28,5 metros), para dar cabida al barco de guerra más grande que estaba en proyecto, el *Pennsylvania*, que tenía una manga de 29,4 metros (el navío comercial más grande que se hallaba en construcción era el *Titanic*, con una manga de 28,2 metros). De este modo, cada cámara de la esclusa iba a ser de 33 por 100 metros.

• En el lado del Pacífico, donde las fuertes corrientes cargadas de sedimentos amenazaban con obstruir la entrada del canal, los ingenieros planeaban crear un enorme rompeolas que recorriera los casi cinco kilómetros de tierras bajas que se inundaban con la marea hasta la isla de Naos.

• Cuando los caballetes comenzaron a hundirse en el lodo en el emplazamiento de la presa de Sosa, hubo que hacer un cambio importante en la colocación de las esclusas del Pacífico. Iba a haber una esclusa en el extremo sur del Tajo de Culebra, en Pedro Miguel, luego un lago de nivel intermedio y otra serie de dos esclusas cerca de la costa del Pacífico, en Sosa Hill. En el nuevo plan, el complejo de Pedro Miguel permanecería como estaba, pero la presa y la segunda serie de esclusas se cambiaban de Sosa Hill —y por lo tanto del Pacífico— a un nuevo lugar en Miraflores. En consecuencia, el lago terminal (llamado lago de Sosa en el antiguo plan) se redujo mucho de tamaño y el primer tramo de esclusas en el extremo del Pacífico iba a estar ahora tan tierra adentro como las esclusas de Gatún. Desde el punto de vista militar, era sin duda la mejor solución, puesto que las esclusas del Pacífico serían menos vulnerables a un bombardeo desde el mar, circunstancia que Goethals había señalado a Taft ya en 1905 después de su gira por la región. Entonces no se consideró la posibilidad de un bombardeo desde el aire, ni tampoco a finales de 1907, pues el mundo todavía no se había enterado de los logros de Kitty Hawk.

Con su reorganización, Goethals acabó con todos los viejos departamentos establecidos por Wallace y aceptados por Stevens. Con ese sistema, el trabajo se había dividido de acuerdo con los diversos tipos de actividad: excavación y dragado, mano de obra y vivienda, etc. Ahora todo se dividía en tres sencillas unidades geográficas —la División del Atlántico, la División Central y la División del Pacífico—, cada una dirigida por un jefe general que era responsable de todo dentro del distrito, salvo de las actividades sanitarias y policiales. Era un planteamiento muy semejante al utilizado por los franceses, con la diferencia fundamental de que ninguna de las obras iba a llevarse a cabo bajo contrato, salvo las compuertas de las

esclusas. El plan de contratos de Stevens se había abandonado cuando Goethals ocupó el puesto.

La División del Atlántico incluía los 6,5 kilómetros de entrada al nivel del mar desde Bahía Limón, las esclusas y la presa de Gatún. La División del Pacífico incluía la entrada al nivel del mar por ese extremo, así como las esclusas y las presas. Todo lo que se encontraba en medio, es decir, los 50 kilómetros de canal y el Tajo de Culebra, quedaban comprendidos en la División Central.

El lado del Atlántico lo iban a dirigir solo militares que tendrían como jefe de división al mayor Sibert, asistido por varios ingenieros militares. De cuarenta y siete años de edad, alto, voluntarioso, lleno de ambiciones y de buen humor, William Sibert estaba cortado en buena parte por el mismo patrón que Stevens, con el cual iba a colaborar un día en un libro sobre el canal. La ropa de civil no le sentaba bien, mascaba cigarros de hoja y decía lo que pensaba. Sus relaciones con Goethals, tensas desde un principio, iban a hacerse cada vez más desagradables.

Nacido en una granja de Alabama, Sibert había terminado sus estudios en West Point en 1884, había trabajado en la famosa esclusa Poe en el Canal Soo y había dirigido un ferrocarril en Filipinas. Pero durante los seis últimos años, asignado a una obra fluvial y portuaria en Pittsburg, había construido más de una docena de esclusas y presas en los ríos Allegheny, Monongahela y Ohio. Su experiencia en ese trabajo no tenía igual, circunstancia que ni él ni Goethals perderían de vista.

La División Central fue asignada al mayor Gaillard, pero su director ejecutivo más competente fue un civil, un bostoniano pelirrojo y enjuto llamado Louis K. Rourke, quien se había ocupado del Tajo de Culebra durante casi dos años.

David Du Bose Gaillard era de Carolina del Sur. Era un año mayor que William Sibert e íntimo amigo suyo. De cadetes en la Academia militar habían sido compañeros de habitación y se los conocía como David y Goliat. Gaillard se conservaba delgado y juvenil, había hecho una sólida aunque poco espectacular carrera en el Cuerpo de Ingenieros y, como Goethals, había sido elegido para formar parte de la Plana Mayor inicial. «La experiencia de Sibert en esclusas y presas hacía su asignación a esta

obra muy necesaria —explicaría Goethals a su hijo que se encontraba en West Point—, así que Gaillard tuvo que ocuparse del tajo.»

Al igual que Goethals, los ingenieros militares que prestaron sus servicios en Panamá se consideraban parte de una honrosa tradición; y debe subrayarse que esto otorgaba a su modo de operación un tono muy diferente al que había tenido durante la etapa anterior. No se trataba de que fueran técnicos superiores a los hombres del ferrocarril que los habían precedido, sino que toda su formación y experiencia se habían dirigido hacia grandes obras de construcción de interés nacional. Eran ingenieros del Estado, semejantes a los que habían venido de Francia para construir el canal de De Lesseps. Incluso su formación había tomado como modelo la de la École Polytechnique, desde la época en que Sylvanus Thayer había llevado a cabo la reforma académica de West Point, que lo convirtió en «Padre de la Academia Militar». Thayer fue quien en la década de 1820, después de haber estudiado el programa de la famosa escuela francesa, hizo de la ingeniería el centro de los estudios de West Point e introdujo la profesión de constructor dentro del programa académico. «Tenemos que madrugar porque poseemos un territorio muy grande —explicó en cierta ocasión un cadete a un visitante en la década de 1850—; tenemos que talar bosques, excavar canales y construir ferrocarriles por todo el país.» Ese era el espíritu que había prevalecido. Solo los mejores de cada promoción pasaban al Cuerpo de Ingenieros.

Pero el personal de Goethals no constaba únicamente de militares, a pesar de que era la opinión general. En realidad, el único jefe de división que había designado en persona era un civil, Sydney B. Williamson, quien había sido un joven ayudante en Muscle Shoals cuando Goethals construyó la esclusa de gran elevación. Había trabajado con Williamson en varios otros proyectos ulteriores y su confianza mutua era total. Este fue nombrado jefe de la División del Pacífico y todos sus ingenieros subordinados iban a ser civiles. De esta manera se delimitaron de forma natural los campos. Como el Ejército iba a construir las esclusas del Atlántico y los civiles las del Pacífico, sería una prueba para ver qué grupo tenía mayores recursos y era más competente. Iba a suscitarse una clara rivalidad, tal como Goethals había previsto.

Mientras tanto, al contraalmirante Harry Harwood Rousseau, que a los treinta y ocho años era el miembro más joven de la Comisión del Canal, se le confió la responsabilidad de diseñar y construir las terminales, los muelles, las estaciones carboneras, los diques secos, los talleres mecánicos y los almacenes. Al teniente Frederick Mears, de veintinueve años, se le encargó la reubicación del ferrocarril de Panamá, una tarea enorme y llena de dificultades. La construcción de los 64 terribles kilómetros de la nueva línea duraría cinco años y tendría un coste de nueve millones de dólares.

Iba a haber otras dos renuncias posteriores: la de Joseph Ripley, quien había sido elegido por Stevens para diseñar las esclusas, y la de Jackson Smith, cuya competencia Goethals reconocía, pero cuyos modales no estaba dispuesto a tolerar. Como consecuencia, el Departamento de Mano de Obra y Vivienda que dirigía Smith se deshizo, y el mayor Carrol A. Devol fue nombrado jefe del Servicio de Intendencia de la Zona, encargado de la mano de obra, vivienda y abastos. Devol, elegido personalmente por Taft, había estado al cargo del servicio de transporte militar en San Francisco en 1906, cuando sucedió el terremoto, y había dirigido la distribución de todos los suministros para la devastada ciudad, una operación enorme y acertada cuya responsabilidad total recayó en el Ejército y por la que este apenas recibió reconocimiento.

Hasta el momento, todo el trabajo de diseño de las esclusas se había organizado en Washington, pero, con la partida de Ripley, Goethals transfirió el equipo de diseño al Istmo y lo puso bajo la dirección de otro militar, el teniente coronel Harry Foote Hodges.

Consideradas todas las circunstancias, Flodges fue probablemente el hombre más valioso de Goethals desde el punto de vista de periodistas e historiadores. Nacido en Boston y perteneciente a la promoción de 1881 de la Academia, era bajo, minucioso, carente de humor y poco espectacular en sus modales y apariencia. Con su pequeña cara angulosa y sus grandes ojos negros y penetrantes, parecía un ratón inteligente. Al igual que Sibert, había pasado muchos valiosos años trabajando con el coronel Poe en el Soo y, como Sydney William, había sido elegido personalmente por Goethals. A partir de entonces tuvo total responsabilidad en el diseño y la erección de las compuertas de las esclusas, todos los enormes conductos y válvulas

dentro de los muros y suelos de las esclusas y todo el intrincado mecanismo requerido. Por lo tanto, tuvo la responsabilidad técnica más difícil de todo el proyecto, de la que dependía el éxito del canal. Cuando Goethals no estaba en el Istmo, Hodges actuaba como ingeniero jefe en funciones. Según Goethals, el canal no hubiera podido construirse sin él.

II

La «maravilla especial del canal» era el Tajo de Culebra. Era el mayor foco de atención, prescindiendo de todo lo demás que se estaba realizando en Panamá. La construcción de la presa de Gatún o de las esclusas, proyecto de tamaño y coste colosales, despertaba siempre menor interés que la batalla que se estaba librando en el estrecho de 14 kilómetros entre Bas Obispo y Pedro Miguel. La lucha duró siete años, de 1907 a finales de 1913, cuando el resto del mundo se encontraba todavía en paz. En la época seca, los turistas acudían por cientos y luego por miles para detenerse y mirar desde puntos elevados cubiertos de hierba a cientos de metros de altura. Se habían dispuesto trenes especiales para que hicieran el servicio desde Colón y desde la ciudad de Panamá, se proporcionaban visitas guiadas, y las multitudes no se diferenciaban en nada de las que abundaban los domingos en los paseos marítimos entablados de Atlantic City. Los caballeros llevaban zapatos blancos y sombreros de paja; las damas caminaban sobre la hierba luciendo las faldas que les llegaban hasta los tobillos y llevando pequeñas sombrillas blancas para protegerse del sol. Algunos eran celebridades: Alice Roosevelt Longworth, lord Bryce, el presidente Taft, y William Jennings Bryan (quien «suscitó más agitación general que nadie desde T. R.»). «Quien no vio el Tajo de Culebra durante la obra grandiosa de la excavación —declaraba un escritor de la época— se perdió uno de los espectáculos más grandes de todos los siglos […] una vista que en ningún otro tiempo o lugar le será otorgado al hombre volver a contemplar.» Lord Bryce decía que el Tajo de Culebra era la mayor libertad que se haya tomado jamás con la Naturaleza.

Un público fascinado leía sobre las grietas que se abrían en el suelo, de los derrumbes descorazonadores, del fondo del canal que se alzaba misteriosamente. Laderas de montañas enteras eran derribadas con atronadoras cargas de dinamita. Un reportero visitante enfrascado en la conversación durante una merienda sintió que su silla saltaba unos cuatro centímetros y se derramó encima una taza de té caliente.

Para Joseph Bucklin Bishop, autor de *The Wonderful Culebra Cut*, el elemento más prodigioso era la sensación de organización que se sentía. «Era la organización reducida a una ciencia: el sistema de actividad en cadena sin fin en perfecto funcionamiento.»

> A uno y otro lado estaban los sombríos e intimidantes muros de roca perpendiculares, y en la enorme hendidura que se iba ensanchando y ahondando entre ellos —el primer cañón del mundo creado por el hombre— había una masa hormigueante de hombres, trenes que iban y venían por las vías, y máquinas que parecían monstruos, todo funcionando con incesante actividad, todo animado por la supuesta inteligencia humana, sin ninguna confusión, sin ningún conflicto […]. Los muros de roca cedían el paso aquí y allá a terraplenes abruptos e inclinados de roca y tierra dejados por los grandes derrumbes que cubrían muchas hectáreas y llegaban hasta los cerros, pero la incesante actividad humana prevalecía por todas partes. Cada cual sabía lo que tenía que hacer y lo hacía, al parecer sin necesidad de órdenes verbales y sin cruzarse en el camino de nadie […].
>
> En general, cuanto más sabía el observador de ingeniería y construcción, más profundo y entusiasta era su aprecio.

Las fotografías panorámicas tomadas desde la altura daban una idea de la grandiosidad del cañón que se había creado. Pero el espectáculo verdadero estaba en el vibrante color. Las columnas de humo de carbón que se elevaban de las palas mecánicas y de las locomotoras —«un verdadero Pittsburg de humo»— eran de un color azul oscuro que se volvía gris cálido; los barros que quedaban al descubierto eran de color ocre pálido, amarillo, anaranjado brillante, azul pizarra o carmesí como el suelo de Virginia; y el verde vibrante de las colinas cercanas lo quebraban las sombras de las nubes en grandes retazos de azul mar y lavanda.

El ruido era increíble. En un día normal había más de trescientos taladros de roca en funcionamiento y solo su estrépito —aparte del de las palas mecánicas, los trenes y las detonaciones— podía escucharse a varios kilómetros de distancia. En la grieta entre Gold Hill y Contractors Hill,

donde las paredes eran principalmente de roca, el estrépito, que reverberaba de pared a pared, era espantoso, ensordecedor.

Durante siete años, en el Tajo de Culebra nunca hubo silencio, ni siquiera una hora. Los trenes de trabajadores, que transportaban unos seis mil hombres, empezaban a funcionar todos los días poco después del amanecer, salvo el domingo. Durante el descanso del mediodía y después de las cinco de la tarde, las cuadrillas de dinamiteros entraban en acción y empezaban a escucharse las detonaciones de las cargas. Durante la noche llegaban las cuadrillas de reparación, cientos de hombres que daban servicio de mantenimiento a las palas mecánicas, que ahora trabajaban a su mayor capacidad y soportaban a diario una dura prueba. También durante la noche la cuadrilla caminera colocaba las cargas de dinamita superficiales para abrirles camino a las palas mecánicas, mientras los trenes que transportaban el carbón para alimentar las palas avanzaban con estruendo, iluminando con sus faros de un modo espectral las paredes del tajo de arriba abajo hasta el amanecer. Y aunque era política oficial de la Comisión de Canal del Istmo que el sábado se observara como día de descanso, siempre había algún asunto vital en el tajo que no podía esperar hasta el lunes.

Entre los documentos más fascinantes que se han conservado figura una serie de películas del Cuerpo de Señales del Ejército tomadas en el fondo del tajo. Observando estas raras y antiguas cintas (ahora en una colección de los Archivos Nacionales), viendo cruzar los trenes de un lado al otro de la pantalla, estallar las cargas de dinamita y las diminutas figuras humanas corriendo en medio de nubes de polvo y humo, se cae en la cuenta de lo extremadamente peligroso que fue todo aquello. En una escena, cuando una de las palas mecánicas gira de repente, puede verse a Goethals saltando para esquivar el golpe.

Bishop y los otros que describían el espectáculo desde los farallones de arriba tenían muy poco que decir sobre esos riesgos. Sin embargo, año tras año, cientos de hombres morían o eran heridos de gravedad. Quedaban atrapados entre las ruedas de los trenes, eran aplastados por las rocas que se hacían volar o resultaban despedazados por las explosiones de dinamita. «Los hombres mueren, vuelan en pedazos, son eliminados o se ahogan —recordaba un trabajador negro—; alguien preguntaba de repente: ¿Dónde

está Brown? Murió anoche y fue enterrado. ¿Dónde está Jerry? Murió poco antes de comer y ya le han enterrado. Y así una y otra vez, todo el tiempo.»

La construcción del canal iba a consumir más de treinta millones de kilos de dinamita, que era una cantidad de explosivos mucho más grande que la que hasta la fecha había utilizado la nación en todas sus guerras. Cada barco de los que llegaban a Colón cargados de dinamita llevaba 500.000 kilos —20.000 cajas de 25 kilos en cada cargamento— que debían descargarse a mano, subidos en trenes especiales y transportados a grandes almacenes de hormigón armado construidos lejos de las zonas congestionadas.

Por lo menos la mitad de la mano de obra tomó parte en alguna fase del trabajo relacionado con la dinamita. Los pocos visitantes a los que se les permitía inspeccionar el fondo del tajo contemplaban largas filas de hombres negros que marchaban con cajas de dinamita sobre la cabeza, cuadrillas de trabajadores taladrando las rocas, y otros obreros ocupados solo en colocar los cartuchos de dinamita en los agujeros que se habían horadado. La profundidad total de los agujeros para la dinamita que se perforaban mensualmente en Culebra (otro de esos datos estadísticos que desafían la imaginación) era de 103.566 metros, o sea, poco más de cien kilómetros[22]. También al mes se hacían estallar más de doscientos mil kilos de dinamita, lo que significaba que en conjunto más de ochocientos mil cartuchos de dinamita envueltos en papel oscuro, con un peso de un cuarto de kilo cada uno y 24 centímetros de longitud, se habían colocado en esos cien kilómetros de agujeros, y todo ello a mano.

Al principio la dificultad estaba en determinar qué cantidad de dinamita había que utilizar en cada detonación, según la profundidad de las perforaciones, la distancia que había entre ellas y la clase de roca, que podía abarcar desde el basalto hasta la pizarra muy blanda. Los capataces responsables de poner las cargas y hacer los apisonamientos aprendían por prueba y error. Se probaban diferentes clases de pólvora, diferentes tipos de mechas y diversos métodos de encendido.

Había explosiones prematuras con demasiada frecuencia a medida que aumentaba el ritmo de trabajo. «Tenemos demasiados accidentes debidos a las explosiones —señalaba Goethals en junio de 1907—. Una de ellas mató

a nueve hombres el jueves en Pedro Miguel. El capataz saltó en pedazos.» Muchos accidentes fatales ocurrían cuando las palas mecánicas golpeaban el casquete de una carga que no había estallado. En otra ocasión una carga de doce toneladas estalló prematuramente al caerle un rayo y mató a siete hombres. Mirando hacia atrás varios años después, un indio occidental recordaba que «en muchas ocasiones la carne de los hombres volaba por los aires como si fueran pájaros».

El peor desastre ocurrió el 12 de diciembre de 1908, en Bas Obispo. Más de cincuenta hoyos se habían perforado en una roca maciza que se encontraba en la ladera occidental del tajo, y se habían cargado con cerca de veintidós toneladas de dinamita. Las cargas se habían apisonado, se habían puesto ya las mechas, pero ninguno de los hoyos se había conectado, puesto que la detonación estaba programada para el final del día. Mientras el capataz y un ayudante estaban apisonando la carga final, sobrevino el estallido de todas, sin que nunca se pudiera determinar su causa. Murieron veinte hombres y cuarenta resultaron heridos.

A medida que fue pasando el tiempo, los hombres se convirtieron en expertos y los accidentes se fueron haciendo relativamente más raros, teniendo en cuenta el volumen de explosivos que se manejaba y el número de trabajadores que participaban en esa tarea. Sin embargo, todavía morirían muchos hombres, y con frecuencia, como en el caso de Bas Obispo, quedaría muy poco de ellos para determinar quiénes eran.

En Culebra las palas mecánicas establecieron marcas «nunca previstas», como señaló Goethals, y a los ojos de muchos observadores se convirtieron en algo más que meras máquinas. Tenían personalidad y género ordinariamente femenino, aunque había algunas que se parecían a Theodore Roosevelt, y las anécdotas de sus proezas de fuerza y de agilidad adquirían una especie de cualidad mítica. Las informaciones a toda plana en las páginas del *Canal Record* acerca de su rendimiento eran leídas con tanta avidez como los resultados de los partidos de béisbol.

El apogeo se alcanzó en marzo de 1909, cuando sesenta y ocho palas mecánicas, el mayor número utilizado al mismo tiempo en el tajo,

extrajeron más de 1.520.000 metros cúbicos, volumen diez veces mayor que el logrado por los franceses en su mejor mes. La marca más alta lograda por una sola pala mecánica se estableció en marzo de 1910, cuando una Bucyrus de 95 toneladas (la número 123), trabajando durante veintiséis días, excavó 53.200 metros cúbicos. Más asombroso todavía resulta darse cuenta de que la vasta hendidura de Culebra fue excavada totalmente por un mero puñado de máquinas. El volumen de tierra extraído del tajo fue de 72.970.000 metros cúbicos. Así pues, reconociendo que hubo máquinas que se sustituyeron, cada pala mecánica excavó una media de un millón de metros cúbicos, a pesar de darles el peor trato sin interrupción. Nunca se había sometido a una máquina a una prueba semejante, y las marcas que alcanzaron son un tributo a los hombres que las diseñaron y construyeron.

Las palas mecánicas estaban distribuidas a lo largo de los 14,5 kilómetros que tenía de longitud el tajo, pero en una sección, al norte de Gold Hill, se escalonaban, una sobre otra, en siete niveles diferentes, al mismo tiempo que las siete vías paralelas que utilizaban los trenes que transportaban la tierra se mantenían constantemente ocupadas. «Había tal cantidad de trenes que iban en todas direcciones —señalaba una joven turista inglesa en su diario— que debían estar muy bien organizados.» En realidad, unos ciento sesenta trenes entraban y salían del tajo a diario, y la organización necesaria para manejar semejante tráfico puede apreciarse mejor si se toma en cuenta que la mayor parte de las vías tenían que cambiarse —quitarse, reemplazarse, reubicarse— una y otra vez. Dentro de los 14,5 kilómetros del tajo había construidos 122 kilómetros de vías, mientras que en la División Central había en total 337 kilómetros, sin contar con las del ferrocarril de Panamá. Para mantener la obra en funcionamiento en Culebra, cada año había que cambiar más de 1.600 kilómetros de vías. Y para complicar más el problema, el fondo del tajo, el nivel donde había más trabajo, se iba estrechando más conforme se iba profundizando en la excavación.

No se podía permitir que ninguna de las fases de la operación —la de taladrar, la de detonar las cargas de dinamita, la de excavar, ni la de extraer la tierra— interfirieran entre sí o se perturbaran. En consecuencia, cada movimiento era el resultado de un estudio cuidadoso. Cada una de las palas

mecánicas, cada kilómetro de vía, cada uno de los taladros en uso, se localizaban a diario sobre un mapa en la sede de la división en Imperio. Se hacían cuidadosos cálculos sobre el progreso de cada pala mecánica en particular, la fecha en que esa pala debía cambiar de posición, cuándo había que ajustar las vías y el efecto que tales movimientos tendrían sobre la disposición de las cuadrillas encargadas del taladramiento y apisonamiento. Todo estaba tan bien coordinado y las comunicaciones eran tan fluidas, que al final de cada día, por ejemplo, las cuadrillas de las locomotoras no tenían más que comprobar las pizarras de tareas para ver con exactitud lo que debían hacer al día siguiente.

El tráfico de entrada y salida del tajo lo dirigían desde unas torres que se encontraban en ambas entradas los jefes de patio, que se mantenían en contacto telefónico con los diversos vertederos y con media docena de torres pequeñas colocadas a lo largo de la línea de excavación. Los jefes de patio, que recibían órdenes del despachador jefe que se encontraba en Imperio, dirigían el paso de cada tren cargado a un vertedero en concreto y daban derecho de paso al tren cuando este entroncaba con la línea principal del ferrocarril de Panamá. Cuando regresaban los trenes vacíos, era de nuevo el jefe de patio quien los distribuía según las necesidades de las palas mecánicas.

Los vertederos —el otro extremo del sistema— se encontraban en cualesquiera de los 37 kilómetros a partir del tajo. Sesenta y pico lugares se utilizaron durante el tiempo de la excavación, y mucho del material extraído simplemente se sacaba, es decir, no se utilizaba para nada; una parte considerable servía para construir presas de tierra, levantar terraplenes para la nueva línea del ferrocarril y para crear el nuevo y enorme rompeolas que llegaría hasta la isla de Naos, en el extremo del Pacífico. Para impedir que las crecidas del Chagres inundaran el tajo a medida que se iba ahondando, se levantó un dique de tierra por el extremo norte, en Gamboa, a veintitrés metros de altura sobre el nivel del mar.

Todos los vertederos fueron cuidadosamente planeados y tenían vías en varias terrazas. En cada vertedero había otro jefe de patio, que informaba de las llegadas y salidas de los trenes y daba la orden de que descargaran; él era quien ordenaba la distribución de los trenes cargados en las diferentes

vías de descarga y quien dirigía además los movimientos de los descargadores Lidgerwood, así como las dos piezas adicionales del equipo que se habían empezado a utilizar: la esparcidora de tierra y el transportador de vías.

Ambos instrumentos eran de vital importancia para el rendimiento de todo el sistema, puesto que el menor retraso en el extremo de descarga hacía disminuir de inmediato el avance del trabajo en el tajo. La esparcidora de tierra era un vagón de ferrocarril con grandes hojas de acero montadas en ambos costados que funcionaban con aire comprimido. Una vez que se había descargado el tren y su material quedaba tirado a ambos lados de la vía, venía la esparcidora, empujada por una locomotora, y hacía la labor de miles de hombres que trabajaran con palas. El transportador de vías, una pieza del equipo de apariencia aún más tosca, era creación de William Bierd, antiguo jefe del ferrocarril de Panamá, quien había construido el primero en los talleres de Gorgona antes de la llegada de Goethals. Era un enorme dispositivo parecido a una grúa que podía levantar toda una sección de vía —raíles, durmientes y todo— y ponerla en otra dirección. Y puesto que las vías de los vertederos-tiraderos tenían que cambiarse de forma constante para mantener el ritmo con las cargas que se llevaban, era un accesorio muy valioso. La creación de Bierd podía cambiar cerca de un metro de vía, pero los modelos posteriores, construidos después de que él renunció a su puesto, podían alcanzar hasta tres metros. Con uno solo de esos equipos, menos de doce hombres podían mover 1,5 kilómetros de vía al día, una tarea que exigiría no menos de seiscientos hombres trabajando a mano.

Los vertederos más grandes se encontraban en Tabernilla (22,5 kilómetros más allá del extremo norte del tajo), la presa de Gatún (que era el lugar más distante), Miraflores y La Boca, que era el mayor de todos y había sido rebautizado con el nombre de Balboa. Algunos de los vertederos tenían una extensión de miles de hectáreas y en la estación de lluvias se convertían en grandes mares de lodo en los que las vías se hundían hasta casi un metro. En Tabernilla se arrojaron a la selva más de doce millones de metros cúbicos de desechos. En Balboa se depositaron 16.720.000 metros

cúbicos, y de este modo se rescataron del mar 270 hectáreas de superficie en las que se construyó un nuevo poblado.

El vertedero más problemático con creces fue el del rompeolas de Naos, donde, como en la presa de Gatún, el material extraído del tajo se descargaba desde un enorme puente de caballete que se iba extendiendo lentamente por las tierras bajas llenas de lodo de la bahía. Al principio todo iba como se esperaba. Pero luego los sedimentos blandos del fondo fueron cediendo bajo el peso del material que se descargaba encima. Durante la noche, secciones completas del puente y de la vía desaparecían bajo el lodo, y todo el trabajo tenía que detenerse hasta que se reemplazaban. En algunas zonas el asentamiento vertical pasaba de los treinta metros, mientras que el deslizamiento lateral era tres veces peor. Con el tiempo no quedó ni un solo metro del largo puente donde se había puesto al principio. En 1910 ya se habían arrojado al rompeolas más de 760.000 metros cúbicos de desechos y todavía faltaba más de 1,5 kilómetros para alcanzar la isla de Naos. Para llegar a la isla aún se necesitarían 190.000 metros cúbicos de tierra y roca provenientes de Culebra, cantidad que era diez veces más de la que originalmente se había calculado.

«El Tajo de Culebra era la garganta del infierno», escribiría uno de los operadores de las palas mecánicas, recordando el calor, el polvo y el ruido. Tampoco las lluvias constituían un problema menos grave que en épocas pasadas. En 1908 y nuevamente en 1909, que fueron los años de trabajo más intenso, cayeron más de tres metros de lluvia. Para comprobar los escurrimientos torrenciales y reducir las probabilidades de derrumbes, Goethals hizo lo mismo que los franceses: excavar canales de desvío paralelos al tajo. Pero amplió mucho más su proyecto. El canal del lado oriental del tajo, conocido como desvío de Obispo, tenía una longitud de nueve kilómetros y una anchura mínima de metro y medio. Para construir esta acequia y otra similar en el lado opuesto, el llamado desvío de Camacho, se necesitaron otros 760.000 metros cúbicos de excavación. Y es muy posible que se cometiera una equivocación, como el mismo Goethals concedió más tarde, puesto que esos canales se excavaron demasiado cerca del tajo y el agua que escurría de ellos pudo haber sido la causa de varios de los derrumbes más desastrosos.

Todos los problemas técnicos en Panamá eran pequeños en comparación con los derrumbes en el tajo. La construcción de la gran presa en Gatún, durante mucho tiempo la parte más inquietante del proyecto, se convirtió en una de las tareas menos difíciles después de todo. Un enorme terraplén creado por los hombres fue creciendo año tras año en Gatún y extendiéndose tres kilómetros a lo largo del valle del río, formando un dique de tierra con una base que multiplicaba por quince su altura. En el extremo oriental estaban los inicios de las esclusas de Gatún; en el centro, los inicios de lo que iba a ser el vertedero gigante de hormigón armado de la presa. Como base para el terraplén se construyeron primero dos grandes muros exteriores de desecho «seco». Estos muros estaban separados entre sí unos ochocientos metros —mientras tanto, el río había sido encauzado hacia un antiguo canal de desvío construido por los franceses— y el espacio que quedaba entre ellos se rellenó mediante bombas hidráulicas con una solución de arcilla azul que al secar formaba una sustancia tan impermeable como el hormigón armado. No faltaron polémicas sobre el proyecto (muchas de ellas suscitadas por Philippe Bunau-Varilla, quien estaba convencido de que Goethals no sabía lo que estaba haciendo), y en una ocasión, el 20 de noviembre de 1908, una sección de casi sesenta metros se desprendió lateralmente y se hundió unos seis metros en el punto donde la presa cruzaba el antiguo canal francés. Frente a la tormenta de críticas y alarma que se desató en los periódicos, Goethals insistió en que la situación no era grave, y resultó que tenía toda la razón. El daño se reparó y el trabajo siguió adelante.

Los deslizamientos, sin embargo, eran otro asunto completamente diferente. El primero ocurrió en el otoño de 1907, cuando Goethals comenzaba a pensar que tenía todo bajo control.

El deslizamiento de Cucaracha, situado en la ladera oriental del tajo, al sur de Gold Hill, ya les había causado problemas a los franceses. La noche del 4 de octubre de 1907, después de varios días de desacostumbrados aguaceros, súbitamente, un alud de lodo y rocas se precipitó al fondo del tajo, destruyó dos palas mecánicas y arrasó todas las vías que encontró a su

paso. Durante los días siguientes, esa misma parte de la pendiente, de cerca de veinte hectáreas de superficie, continuó deslizándose hacia abajo a una velocidad de cinco metros por día. «En realidad, se trataba de un glaciar tropical, de lodo en vez de hielo —escribiría el mayor Gaillard en un artículo para el *Scientific American*—, y las estacas colocadas sobre su superficie en movimiento y verificadas cada veinticuatro horas por triangulación mostraban un movimiento en todos los aspectos similar al de las estacas colocadas sobre los glaciares en movimiento de Alaska, sobre los que el escritor había hecho observaciones en 1896.» Transcurridos diez días, cuando el deslizamiento se detuvo, se habían depositado en el canal 380.000 metros cúbicos de lodo.

En 1910, Cucaracha entró por segunda vez en acción y sepultó en el lodo palas, vías, locomotoras, vagones de plataforma y líneas de aire comprimido. Todo el extremo sur del tajo quedó cortado durante meses. Al año, Gaillard informó de que lo peor de los deslizamientos había pasado. Pero de hecho todavía iban a ocurrir otros más. A partir de 1911, a medida que se iba ahondando el tajo, los deslizamientos ocurrían estación tras estación y cada vez eran peores. «Nadie podría decir cuando se pone el sol cuál será el estado en que vaya a encontrarse el tajo cuando el sol vuelva a salir al día siguiente —escribía Bishop—. El trabajo de meses y años podía quedar destruido por un alud de tierra o el derrumbe de una pequeña montaña de rocas.» Había zonas de derrumbes en Las Cascadas, La Pita, Imperio, Lirio y Culebra oriental; veintidós lugares en total. Cucaracha casi nunca estaba tranquila. Tres meses duró el trabajo de extraer el lodo y las rocas que se precipitaron en el tajo por los derrumbes ocurridos en 1911. En 1912, más de una tercera parte del año, es decir, cuatro meses y medio, se dedicaron a eliminar los derrumbes. Un día corrían por el tajo más de cien trenes; al día siguiente, debido a que había ocurrido un derrumbe gigantesco, no había ninguno.

Las palas mecánicas quedaban tan sepultadas en el lodo que solo se veían las puntas de sus aguilones, Cientos de kilómetros de vías desaparecían o quedaban torcidas de tal manera que parecían una montaña rusa. En una ocasión sucedió un hecho insólito: una pala y una vía fueron

arrastradas por un derrumbe y depositadas sin daño alguno en medio del suelo del tajo.

En algunas de las pendientes donde se habían construido terrazas el suelo se movía tan lentamente, apenas unos cuantos centímetros al día, que nunca causó un daño serio; pero durante dos años hubo que tener dispuestas cuadrillas que, día tras día, volvían a colocar las vías en el sitio que debían ocupar.

En otro lugar, un deslizamiento lento pero constante se mantenía en perfecto ritmo con la pala mecánica que trabajaba en su base. La pala nunca tuvo que moverse: lo que iba excavando lo iba llenando el deslizamiento.

Para los ingenieros, el problema no solo era el volumen de los derrumbes. También tuvieron que enfrentarse con un tipo de derrumbes que nadie había previsto. Los derrumbes que habían acuciado a los franceses, como los relativamente pocos que sufrieron Wallace y Stevens, eran normales: deslizamientos debidos a la ley de gravedad, como los enormes y destructivos derrumbes ocurridos en Cucaracha. Como ya se ha explicado, casi siempre ocurrían en la época de lluvias, cuando una capa superior de material blando y poroso se deslizaba sobre el plano inclinado de la roca subyacente, «como la nieve sobre un techo», como decía un estadounidense. Pero la nueva variedad, con creces la peor, era la que los geólogos clasificaban como ruptura estructural y deslizamientos por deformación. Estos no se debían a que el lodo se deslizaba, sino a formaciones rocosas inestables en la parte superior de las pendientes y, en parte, a los efectos de las fuertes detonaciones. A medida que se iba ahondando el tajo, las formaciones rocosas subyacentes de las laderas perdían su soporte lateral y eran incapaces de soportar el enorme peso de la parte superior. Era como si se quitaran los contrafuertes de las paredes de una catedral gótica: la pared del tajo que quedaba al descubierto se combaba hacia fuera bajo su propio peso y se derrumbaba. Las lluvias y la saturación tenían poco que ver con tales deslizamientos. En realidad, algunos de los más horrendos ocurrieron durante la época seca.

Los primeros signos de problemas eran los enormes crujidos del suelo que recorrían todo el borde del tajo desde unos pocos centímetros hasta cientos de metros de distancia. La siguiente etapa podía sobrevenir varias

semanas o meses después, o podía tardar años. Comenzaría un asentamiento o una inclinación de grandes bloques que formaban secciones completas de la pendiente. Luego toda la ladera se venía abajo, a veces en una hora o dos, a veces en varios días.

El peor de esos derrumbes ocurrió frente al pueblo de Culebra, en la ladera occidental del tajo, donde empezaron a aparecer grandes grietas en 1911. En el verano de 1912, «el enorme y molesto deslizadero de Cucaracha» había colocado 2.280.000 metros cúbicos de lodo adicionales en el trayecto del canal, pero el derrumbe ocurrido en la ladera occidental de Culebra había depositado más del doble de esa cantidad. Treinta edificios del pueblo de Culebra tuvieron que ser retirados de la cima del tajo.

«Ahora, de repente, a la gente que vivía más cerca del tajo la estaban obligando a que se mudara —escribía Rose van Hardeveld, una joven esposa y madre que había venido de Wyoming—. La ladera se estaba deslizando hacia el fondo del tajo. Una tras otra, las casas se fueron vaciando.

A los vecinos que vivían a tres puertas al oriente de nosotros les advirtieron una y otra vez que no era seguro permanecer allí […]. Cuando se despertaron una mañana descubrieron que los escalones traseros de su casa iban camino al fondo del tajo.»

Ya antes, unas treinta hectáreas del pueblo se habían desgajado y se habían tenido que desmantelar y trasladar la mitad de los edificios para salvarlos de ser arrastrados al tajo. En total, estas fracturas, ocurridas todas en la época seca, arrojaron al tajo 7.600.000 metros cúbicos de tierra, mientras que en el lado opuesto habían caído otros 5.320.000 metros cúbicos, con lo cual la anchura superior del tajo había aumentado en 400 metros.

Los deslizamientos «parecían estar dirigidos por la mano de un gran mariscal y enviados a la batalla de una manera calculada para poner en aprietos a los ingenieros del canal —declaraba el *National Geographic Magazine*—. Ahora están inactivos, intentando arrullar a los ingenieros con una falsa seguridad […] ahora llegan a medianoche, sembrando el caos y perturbándolo todo en cualquier dirección en que se muevan». Para muchos

trabajadores, la tarea parecía interminable. «Yo les decía a mis compañeros —recordaba un barbadense— que mis hijos vendrían y tendrían hijos y sus hijos vendrían y harían lo mismo antes de que se pudiera ver agua en el tajo, y la mayor parte de nosotros éramos de la misma opinión.»

A menudo surgían jirones de humo de los terraplenes en movimiento. En una ocasión las grietas superficiales de Culebra arrojaron agua hirviendo. Cuando Gaillard llegó para investigar el asunto, sacó un sobre de papel Manila de su bolsa y lo arrojó en una de las aberturas de la tierra. En segundos, el papel quedó reducido a cenizas. La explicación, según el geólogo al que se había mandado llamar, era «la oxidación de pirita», pero los aterrorizados trabajadores estaban convencidos de que estaban excavando en la ladera de un volcán.

Sin embargo, el efecto más extraño fue el levantamiento del suelo del tajo. No solo se caían los muros del canal, sino que su suelo se elevaba tres, cinco e incluso diez metros hacia arriba, a menudo de una forma muy espectacular. En una ocasión, se preocupó mucho al ver que una pala mecánica parecía estar hundiéndose ante sus propios ojos, pero mirando con mayor atención se dio cuenta de que no era la pala la que descendía, sino que el suelo sobre el que la pala se hallaba se estaba levantando —alrededor de dos metros en cinco minutos—, «y tan suave y silenciosamente que el movimiento apenas si era perceptible».

Este fenómeno, pese a su apariencia diabólica, tenía una explicación muy sencilla. Era causado por el peso de las paredes del tajo que se deslizaban y presionaban los estratos relativamente más blandos de la superficie del suelo del canal. El efecto era el mismo que el de una mano que presionara sobre una masa blanda que se encontrara en una cazuela. En este caso, la mano era la presión lateral de las paredes, y la masa que se levantaba a los lados de la mano, el fondo del canal.

Los derrumbes atrajeron la atención mundial e inspiraron toda clase de sugerencias para solucionar el problema, pero muy pocas prácticas. El remedio más popular era recubrir las laderas del tajo con hormigón armado, algo que se intentó en algunos tramos particularmente problemáticos, mas sin éxito. El hormigón armado también se combaba y caía con todo lo demás tan pronto como el derrumbe reanudaba su progreso descendente.

Con el fin de descubrir los deslizamientos por deformación se realizaron considerables excavaciones en las partes superiores de las pendientes en un esfuerzo por disminuir la presión sobre los estratos subyacentes. Pero en general solo seguía habiendo una forma de abordar el problema, la misma que en la época de los franceses: buscar un ángulo de reposo, seguir recortando las pendientes y retirando lo que cayera hasta que cesaran los deslizamientos. Y nadie sabía con certeza cuánto tiempo llevaría. A finales de 1912, en Cucaracha y Culebra, los puntos conflictivos principales, el ángulo de inclinación ya se aproximaba a la proporción de uno a cinco (0,30 metros de vertical por 1,52 metros de horizontal). Y el suelo seguía moviéndose.

Quince mil turistas acudieron a contemplar el espectáculo en 1911, y en 1912 casi llegaron a veinte mil. «Están ustedes contemplando ahora el mundialmente famoso Tajo de Culebra», exclamaban los guías turísticos al principio de su explicación habitual. Se informaba a los visitantes de que las vías de abajo movían un tonelaje por kilómetro mayor que cualquier ferrocarril en el mundo. Pero mientras tanto se desmantelaba y trasladaba un gran casino del pueblo de Culebra («para aligerar el peso sobre la ladera occidental del canal en ese punto»), y el 19 de enero ocurría otro deslizamiento en Cucaracha. Fue uno de los peores registrados. Se extendió por todo el tajo y llegó a la ladera opuesta, bloqueando el tránsito; por sexta o séptima vez, el derrumbe había borrado meses de trabajo.

Según un relato, Gaillard estaba al borde de la conmoción y se llamó de inmediato a Goethals al lugar de los hechos. «¿Qué vamos a hacer ahora?», preguntó Gaillard. Goethals encendió un cigarrillo y dijo: «Demonios, excavar otra vez».

20
LA VIDA Y LA ÉPOCA

«Durante un rato seguimos avanzando en silencio, hasta que Umbopa, que marchaba al frente, inició un canto zulú que hablaba de cómo los hombres valientes, cansados de la vida y de la sumisión de las cosas, partieron rumbo a la gran selva para encontrar cosas nuevas o morir, y cómo, cuando se hallaban ya en plena selva, descubrieron que no era una selva, sino un bellísimo lugar lleno de jóvenes esposas y ganado bien alimentado.»

H. RIDER HAGGARD, *Las minas del rey Salomón*

«¡Y esto en la vertiente del mortífero Chagres!»

CHARLES FRANCIS ADAMS

I

Había seis trenes de pasajeros diarios en el ferrocarril de Panamá, tres en cada dirección, y puesto que seguía siendo el único medio de locomoción, los vagones iban repletos de pasajeros, que siempre despertaban gran curiosidad. Aprovechando el fresco del atardecer, los andenes de todas las pequeñas estaciones se llenaban de gente, y a cualquier recién llegado al Istmo le admiraba ver a tantas mujeres y niños estadounidenses sanos, limpios y tan bien adaptados. No solo sobrevivían en ese suelo extraño y en otro tiempo mortal, sino que prosperaban, lo cual resultaba tan impresionante para muchos de los visitantes, un motivo de orgullo patriótico tan grande, como todo lo que había que ver.

Cansaba escuchar hablar de la «presa más grande, de las esclusas más altas, del mayor lago artificial, del tajo más profundo», escribía un corresponsal para la revista *The Outlook* en un esfuerzo para explicar la emoción que experimentaba contemplando una escena sencilla y sin importancia en los andenes de Imperio. Un hombre que regresaba del trabajo, mugriento y empapado en sudor, era recibido por su esposa, una mujer de unos treinta años, vestida de blanco, que llevaba un bebé en brazos, y por una mujer todavía más joven, al parecer su hermana, que destacaba «como una veraneante de Gibson» llevando de la mano a un niñito rubio con las piernas descubiertas y vestido con una túnica rusa de una blancura inmaculada. Para el corresponsal, que observaba todo esto desde la ventanilla del tren, había algo milagroso en este «Grupo de Nueva Jersey», según lo denominó, y en la forma en que el padre, manteniendo sus manos grasientas hacia atrás, se inclinaba a besar a su mujer y a sus hijos.

El viejo Charles Francis Adams —hermano de Henry Adams, experto en ferrocarriles e historiador— tuvo una experiencia similar. En 1911, a los sesenta y seis años, había ido a Panamá sin otro propósito que ver cómo avanzaba la construcción. Una tarde, mientras esperaba el tren en Culebra, sus ojos se posaron sobre un grupo de chicas estadounidenses cuyas edades oscilaban de los diez a los quince años. Todas iban bien vestidas con una ligera túnica blanca, y su vista en ese escenario le impresionó profundamente. «En ninguna estación a treinta kilómetros a la redonda de Boston podría haberse encontrado un grupo de niñas más saludable, próspero y afable en condiciones similares», informaría a sus colegas de la Sociedad de Historia de Massachusetts. Varias de las niñas habían ido para tomar el tren y las otras para despedirlas. Estaban charlando y riéndose bajo el fulgor de las luces de la estación, pendientes de sí mismas, sin acompañantes ni temor alguno a la fiebre amarilla, la malaria ni ninguna otra cosa que pudiera imaginarse. «Las condiciones materiales, sociales y meteorológicas podrían compararse favorablemente en todos los aspectos con aquellas a las que estamos acostumbrados a mediados del verano; la única diferencia notable era la ausencia absoluta de insectos […]. ¡Y esto en la vertiente del mortífero Chagres!»

La presa de Gatún, las esclusas, el Tajo de Culebra, todo era tremendamente impresionante, afirmaba, pero ya se habían construido antes presas y canales navegables; su majestad era en buena medida una cuestión de grado. Pero esta limpia, próspera y floreciente civilización anglosajona que había «triunfado de la pestilencia» en pleno corazón de la selva no tenía igual, insistía, en toda la historia.

Los espectadores residentes que recordaban el Istmo de los tiempos pasados no eran menos incrédulos acerca de su transformación. Para cualquiera de la misma generación de Adams, lo bastante viejo como para recordar los días infernales de la fiebre del oro, el cambio era casi inconcebible. Incluso los franceses parecían formar parte de otra época, de otro mundo. Tracy Robinson, el único residente estadounidense que estuvo presente a la llegada de *Le Grand Français* en 1880 y todavía era un personaje conocido en Colón, afirmaba que había vivido para ver la confirmación de su convicción sobre los trópicos. Le había dicho a De Lesseps que estos habían sido «destinados a grandes cosas», y lo repetía ahora con mayor fe en sus memorias, una copia de las cuales presentó a George Goethals: «Me parece que ese designio se puede seguir claramente en esta tendencia. Supone la evolución de la humanidad hacia un destino más elevado».

La enorme discrepancia entre la sociedad blanca y la negra a lo largo de este mismo corredor selvático, el hecho de que en realidad la Zona del Canal era una rígida sociedad de castas, rara vez llegaban siquiera a insinuarlo tales observadores (lo cual, por supuesto, era en sí mismo otra faceta de la vida y la época). Y nadie, salvo unos cuantos, cuestionaba la clase de comunidad blanca que había evolucionado, a no ser para señalar a modo de disculpa que sin duda se trataba de «una especie de socialismo». La afirmación de que la Zona del Canal era «una faja estrecha de edificios uniformes y hombres uniformes que trabajaban en empleos uniformes» no encuentra eco en ninguno de los relatos publicados o privados. Para William Franklin Sands, diplomático estadounidense, esta nueva civilización creada por sus compatriotas era sencillamente horrible, «un

estado monótonamente eficiente», «una mecanización de la sociedad humana. Todos los estadounidense parecían iguales en aspecto y comportamiento, para estupefacción de los nativos, que antes pensaban de nosotros que éramos una raza de individualistas extremos». Para Sands, el espectáculo que se veía desde la ventanilla del tren era desesperante, como escribió años más tarde:

> Desde un vagón del ferrocarril se podía decir, por el tipo de mobiliario de misión y el color de las hamacas que se mecían en los porches traseros, el sueldo y la categoría social de los ocupantes de todas las casas que se veían al pasar. En cierto modo, la Zona del Canal de principios del siglo XX era una anticipación de los barrios residenciales de las afueras de Nueva Jersey y Long Island de la década de 1920, donde las clases sociales se correspondían con el número y el precio de los automóviles que se poseían.

Sin embargo, para quienes vivían en esas casas, para los hombres y mujeres como los que había visto el corresponsal de *The Outlook*, Panamá parece haber sido la experiencia de toda una vida, casi sin excepción. El trabajo, la forma de vida, la sensación de ser parte de una empresa creativa mucho más grande e importante que uno mismo, no se parecían a nada que hubieran conocido, como franca y alegremente lo expresaban entonces y durante el resto de sus vidas. «Es como si cada uno estuviera orgulloso de ser uno de los elegidos para construir la obra más grandiosa de la época moderna», señalaba un caviloso recluta joven de la policía de la Zona, un aspirante a escritor llamado Harry Franck, quien había sido designado para realizar un censo. Las familias que regresaban de Estados Unidos por barco hablaban de forma invariable de su ansia por volver. «Pero nadie estaba dispuesto a regresar ni le agradaba la perspectiva», observó Charles Francis sobre el grupo que conoció durante el viaje a Colón; «todos esperaban permanecer allí hasta el final o, como se decía, “hasta ver acabada la obra”».

«Nos sentíamos como pioneros», recordarían muchos de ellos después de toda una vida. Lejos de casa, habían vuelto a las tierras vírgenes para ayudar a la causa del progreso, para servir a su país en uno de sus grandes momentos. Estaban construyendo a lo grande y para que perdurara. Iba a ser un «monumento para el mundo». Cada día era un relato para los nietos.

Ninguno podía considerarse ya un soldado bajo el fuego, pues se les habían proporcionado muchas comodidades. Apenas quedaban inconvenientes, y mucho menos penurias reales que arrostrar. Ya no había «tiempos difíciles» en la Zona, como Harry Franck observaba, «ni caras angustiadas o preocupadas». El estado de ánimo era sorprendente.

Se dedicaba muy poco tiempo a preocuparse por los posibles efectos nocivos de un orden tan estructurado y paternalista. En primer lugar, los días estaban muy ocupados y además no había ninguna duda sobre la naturaleza finita de sus circunstancias. Sabían que era un experimento social totalmente nuevo, pero también que sería breve. Sobrevivirían algunos vestigios de su forma de vida —algunos de ellos hasta el presente —, pero su época particular terminaría de improviso tan pronto como el canal estuviera concluido. Las casas en que habitaban, sus escuelas, oficinas, comunidades enteras, desaparecerían con el avance del lago de Gatún. Otros centros de población construidos en terrenos más elevados también se desmontarían como escenarios teatrales y se llevarían lejos sin dejar huella.

Ellos mismos partirían por miles, y para los relativamente pocos que decidieran quedarse, la vida iba a ser por completo diferente. Una vez que el «Gran Trabajo» dejara de ser la causa común y galvanizadora, comenzaría otra época.

El trabajo lo era todo. «El orgullo y la alegría en el trabajo —escribía Bishop— constituían el vínculo mágico que unía a la colonia del canal.» No había nadie que no estuviera asociado con el trabajo. Nadie podía vivir dentro de la Zona a menos que fuera trabajador del canal o miembro de la familia de un trabajador. Todo el orden social existía únicamente por la obra y recompensaba a sus miembros según su importancia para ella. En efecto, a una escala pequeña y limitada, existía dentro de la Zona estadounidense de Panamá entre los años 1907 y 1914 algo muy semejante a lo que Claude de Rouvroy, el conde de Saint-Simon, había previsto para el mundo un siglo antes. Todos se comprometieron en un noble esfuerzo que iba a ser beneficioso para la humanidad: el canal que también él previo. La sociedad estaba regida por un técnico capaz, como él había propugnado. Su famosa

máxima «A cada uno según su capacidad, a cada uno según su trabajo» bien podría haber sido el lema de la Comisión del Canal del Istmo.

Joseph Pennell, pintor que llegó para hacer una serie de litografías que expresaran las heroicas etapas finales de la construcción, llamó al canal «La Maravilla del Trabajo» y dijo que la devoción que inspiraba, el espíritu que hacía surgir entre los estadounidenses, eran de una calidad que nunca había encontrado.

Incluso la animosidad o el desdén mal disimulado que sentían muchos estadounidenses hacia los panameños parecían haberse originado en gran medida por lo que aquellos consideraban una desgraciada falta de respeto hacia el «trabajo honrado» por parte de estos. No era tanto que el panameño fuera vago, que no hubiera hecho nada durante siglos, o que se negara a echar una mano en el trabajo del canal, sino que parecía burlarse de la creencia fundamental de que el trabajo duro podía ser bueno en sí mismo, un ennoblecedor acto de fe. Para muchos de los jóvenes técnicos estadounidenses tal desprecio era poco menos que blasfemo.

El problema fundamental del panameño, señalaba Harry Franck, el realizador del censo, consistía en que no podía «arrancarse la convicción racial de que un hombre que construye un canal vestido con una vieja chaqueta color caqui debe ser de una arcilla inferior a la de un portero de hotel vestido con una levita […]. Incluso después de siete años de ejemplo estadounidense, el panameño todavía no había captado la divinidad del trabajo. Quizá necesite siglos para acercarse a la verdadera civilización».

La mano de obra total en los últimos años de la construcción se acercó a las cincuenta mil personas, cifra que equivalía casi a los habitantes de Colón y la ciudad de Panamá juntos. Pero el número total de blancos estadounidenses solo rondaba los seis mil, de los cuales unos dos mil quinientos eran mujeres y niños. En 1913 había 5.362 empleados de «nómina dorada», prácticamente todos estadounidenses. Su sueldo medio era de 150 dólares al mes. Una enfermera o un maestro ganaban 60 dólares iniciales; los empleados administrativos y contables, 100 dólares; un médico, 150 dólares; los operadores de pala mecánica, 310 dólares. El

número de mujeres empleadas nunca fue superior a trescientas y el sueldo más alto pagado a una mujer era de 125 dólares (para una operadora del telégrafo del ferrocarril).

Un joven ingeniero licenciado con dos o tres años de experiencia podía esperar ganar 250 dólares para empezar, que era un sueldo superior en 25 dólares al que se pagaba en Estados Unidos. Además de su salario disfrutaba de una serie de prestaciones gratuitas (alojamiento, atención hospitalaria) a las que todos los empleados tenían derecho. Sus vacaciones anuales eran de cuarenta y dos días con goce de sueldo (en una época en que lo normal eran dos semanas) y tenía derecho a treinta días de baja por enfermedad también con goce de sueldo.

Si no estaba casado, solía compartir una habitación con otro compañero en uno de los hoteles para solteros, donde el fonógrafo tocaba «siete clases de ritmos de jazz» durante la noche y se jugaba al póquer, estrictamente prohibido por las reglas de la Comisión del Canal del Istmo, «con el mismo ímpetu que la guerra comanche». Los edificios rara vez quedaban en silencio antes de las cuatro y media de la madrugada, que era cuando empezaban a sonar los despertadores.

Las comidas en el mismo hotel costaban 30 centavos cada una (en Estados Unidos, unos 75 centavos), y puesto que un hombre solo necesitaba ropa de trabajo y uno o dos trajes ligeros, sus gastos en vestuario eran mínimos. Para jugar a los bolos o al billar, para utilizar la piscina, leer un libro o una revista y disfrutar de la comodidad de un buen sillón, para jugar al ajedrez, tomar un helado de chocolate, utilizar el gimnasio o disponer de un lugar tranquilo para escribir o leer, se podía ir a uno de los clubes de la YMCA (Young Men’s Christian Association), donde las cuotas eran de 10 dólares al año. (Un entusiasta artículo acerca de los clubes de la YMCA escrito para consumo interno llevaba por título «La lucha del Tío Sam con el demonio».)

«En realidad, todo está dispuesto para que a los hombres les resulte lo más agradable posible —escribía a su casa un operador de pala mecánica, después de haberse establecido en Culebra—, y no he visto a nadie que no esté satisfecho. Por lo que a mí se refiere, me gusta mucho. Es un pueblo precioso.»

Para las diversiones que no proporcionaban los clubes de la YMCA, se podía tomar el tren a Colón o a la ciudad de Panamá. En ambas ciudades se habían conseguido grandes adelantos en cuestión de limpieza y sanidad. Sin embargo, entre ellas y la Zona seguía habiendo una división muy clara, tanto en el mapa como en la mente. Los sábados por la noche, los hombres cruzaban la línea como marineros con permiso para bajar a tierra, abandonando la monótona salubridad de la Zona con mucha frecuencia para no hacer nada más licencioso que deambular por la Plaza de la Catedral o asistir a la proyección de una película en el cine Eléctrico.

«Las ciudades —observaba Harry Franck— servían como válvula de escape, donde el hombre podía […] dejar escapar vapor; deshacerse de los malos vapores que puede causar una explosión en una sociedad sin ventilación.» Existían muy pocos bares dentro de la Zona —quizá una media docena— y eran pequeñas y toscas barras donde había que estar de pie, como señalaba un escritor, «y donde se notaba la ausencia del brillo de los espejos y el cristal tallado», y la hora de cierre era a las once en punto. Los bares de las ciudades, sin embargo, eran «numerosos, variados y tenían bastante mala fama». Según el *Canal Zone Pilot*, una guía que apareció en 1908, en Colón había ciento treinta y un bares, y solo en la calle Bolívar se encontraban cuarenta. En la ciudad de Panamá había un total de doscientos veinte bares para elegir. Y de noche las cosas podían ponerse difíciles. La prostitución, aunque no tan llamativa y descarada como en la época francesa, era muy común. Coco Grove, la malfamada zona de tolerancia de la ciudad de Panamá, era una parada habitual para los pequeños carruajes tirados por caballos, o *carimettas*, que esperaban en la estación de ferrocarril la llegada de cada tren.

El burdel más conocido era el Navajo, en la calle I, regentado por Mamie Lee Kelly, de Nueva Orleans, una de las estadounidenses más conocidas del Istmo y a la que más de medio siglo después un hombre recordaría como «sensual, grande, voluptuosa, muy profana y muy capaz». Como todos los establecimientos semejantes se conocían como «casas estadounidenses» y sus ocupantes sin distinción de nacionalidad se conocían como «mujeres estadounidenses», se emitió una ordenanza que prohibía que las mujeres de esa nacionalidad anduvieran por las calles

después de anochecer, lo cual, como cabe suponer, dio lugar a un gran número de desafortunados malentendidos.

Si un empleado del canal iba a contraer matrimonio, toda su situación cambiaba de inmediato. Si ganaba menos de 200 dólares al mes, él y su esposa se cambiaban a un apartamento amueblado de cuatro habitaciones gratuito, que tenía un amplio porche cubierto con tela de alambre (en realidad, eran cinco habitaciones) y un baño. El apartamento era uno de los cuatro que había en las casas conocidas como Tipo 14, el modelo de casa en que la mayoría de las familias estadounidenses vivían durante los años de la construcción. Si el empleado ganaba de 200 a 300 dólares al mes, podía optar por una casa Tipo 17 (para dos familias) o una casita individual. Los estadounidenses que ganaban de 300 a 400 dólares mensuales vivían en una casa Tipo 10: dos pisos, sala de estar, comedor, cocina, tres dormitorios y baño, además de porches en ambos pisos, mientras que a quienes tenían un sueldo superior a los 400 dólares mensuales se les daban «casas grandes de un tipo que se distinguía por su amplitud y su diseño artístico».

Cualquiera que fuera el rango del esposo, su cónyuge podía hacer sus compras en uno de los dieciocho economatos de la Comisión del Canal del Istmo, cada uno de ellos en esencia un gran almacén (y precursor de los economatos militares) que tenía desde pantalones de trabajo (de la marca Battleship) hasta chuletas de cordero y aguamaniles, y a precios casi siempre más bajos que en Estados Unidos. (Los pantalones costaban 1,25 dólares; las chuletas de cordero, 24 centavos el medio kilo; los aguamaniles, 10 centavos cada uno.) Además, cuando el departamento de compras de Washington adquirió pericia, los precios fueron bajando mientras se elevaban en Estados Unidos. A principios de 1909, por ejemplo, los chuletones de buey costaban 29 centavos el medio kilo en las cooperativas, pero un año más tarde habían bajado a 21 centavos, que era menos de la mitad de lo que costaban en Nueva York.

La panadería de la Comisión del Canal del Istmo hacía un pastel de frutas diferente cada día (el lunes, de manzana; el martes, de fruta y especias picadas; el miércoles, de melocotón, etc.). Se recogía la basura, se cortaba el césped y se podía contratar una sirvienta negra por 10 dólares al

mes. Si su trabajo no era satisfactorio, había una docena dispuestas a ocupar su lugar.

En realidad, todo el sistema estaba diseñado a propósito para favorecer a los empleados casados, para proporcionar incentivos al matrimonio, a dar estabilidad al sector cualificado blanco de la comunidad.

Los libros más vendidos y los discos con las más modernas y populares canciones eran tan actuales como en Estados Unidos. Con varios barcos que llegaban semanalmente de Nueva York y con miles de turistas que llevaban por todas partes noticias y vestían la última moda, muchos residentes de la Zona se sentían más comunicados y al día que antes. Para un gran número de estadounidenses que vivían y trabajaban en Panamá, quizá para la mayoría, su llegada a Colón había sido su primer contacto con el agua salada. Muchos jamás habían salido de sus pueblos natales. La señora Winifred Ewing, maestra en Imperio, recordaría: «Yo no conocía nada más que las colinas de West Virginia».

The Trail of the Lonesome Pine, de John Fox Jr., y *The Winning of Barbara Worth*, de Harold Bell Wright, eran lecturas populares en las excavaciones en los años comprendidos entre 1907 y 1914, así como *When a Man Marries*, de Mary Roberts Rinehart, y *El jinete misterioso*, de Zane Grey. En *On the Spanish Main*, de John Mansfield, un joven ingeniero estadounidense que descansaba en su porche al final del día bajo una lámpara eléctrica cuya luz le caía sobre los hombros, podía imaginarse a sí mismo acompañando a Henry Morgan en su viaje Chagres arriba para saquear el Viejo Panamá. («Remaron todo el día, atormentados por los mosquitos, pero no avanzaron mucho. A uno y otro lado había tramos de negro lodo aluvial cubiertos de arbustos verdes y plantas acuáticas. De vez en cuando, mientras remaban, en el sombrío, lento y silencioso río cubierto de vapores, se topaban con un somnoliento cocodrilo que tomaba el sol sobre los bajos.»)

No se puede determinar si alguien estaba leyendo *The Principles of Scientific Management* («Armonía, no discordia. Colaboración, no individualismo»), de Frederick Winslow Taylor, publicado en 1911, o *La interpretación de los sueños*, de Sigmund Freud, aparecido en 1913.

Por las noches, después de la cena, cuando la brisa nocturna agitaba la selva, las parejas se sentaban a conversar frente a una taza de café de las mismas noticias que se comentaban en Estados Unidos: la vuelta del cometa *Halley*, el movimiento en favor del sufragio femenino, la enmienda al impuesto sobre la renta. El tema más impactante en 1912 fue el mismo en todas partes: el hundimiento del *Titanic*.

Un empleado de la oficina postal de Ancón, un tal S. C. Russel, cruzó caminando el Istmo en catorce horas, y también fue noticia. El 27 de abril de 1913, un aviador californiano, Robert G. Fowler, voló en un pequeño hidroplano desde la bahía de Panamá hasta Bahía Limón. Fue el primer viaje transcontinental, de océano a océano. El tiempo empleado fue de una hora y treinta y cinco minutos. Otros cuatro aviadores habían intentado el vuelo antes, pero habían fracasado debido a las turbulencias atmosféricas. Fowler, quien había llevado consigo a un fotógrafo, había sobrevolado lentamente en círculo sobre el Tajo de Culebra para obtener las primeras fotografías aéreas de la obra. Muy abajo, en el fondo de la profunda hendidura, los hombres miraban hacia el cielo y lo saludaban entusiasmados.

Todos los años, los acontecimientos sociales más importantes eran los bailes de los sábados por la noche en el hotel Tívoli, donde la orquesta tocaba las piezas favoritas del momento, tales como *Moonlight Bay* y *Wait ‘till the Sun Shines, Nellie*. Probablemente la música bailable más popular de todas era *Alexander’s Ragtime Band*, y todos cantaban con especial deleite *Under a Bamboo Tree*. Sería difícil encontrar una multitud de jóvenes con mejor aspecto, escribía un corresponsal de *The Outlook*. «Se notaba que los hombres habían utilizado mucho agua caliente y jabón, y la escena, exceptuando que algunos hombres iban vestidos de blanco, parecía la de un baile universitario.»

Además de los bailes, todos los domingos había conciertos, ejecutados por la «muy acreditada» orquesta de treinta y seis instrumentos de la Comisión del Canal del Istmo. Había conferencias, fiestas de *Halloween* y celebraciones del Día de Acción de Gracias y la Navidad. El día más importante del año era el 4 de julio. Una vez se representó en Colón la batalla de Lexington con trajes de época.

El número de clubes y hermandades era asombroso. Había clubes de fotografía, de bolos, de literatura, de debates, de teatro. Los tejanos también tenían un club. En nueve poblaciones diferentes había nueve clubes femeninos, dirigidos por una directora profesional, la señorita Hellen Varick Boswell, que dedicaba a esta actividad todo su tiempo pagada por la Comisión del Canal del Istmo. Había también un Club de Extranjeros en Colón y un Club Century en la ciudad de Panamá. Había un club para los veteranos de la guerra hispano-estadounidense, otro para universitarios y otro más para universitarios miembros de hermandades nacionales. La Asociación de Pioneros del Canal del Istmo estaba reservada para los que habían trabajado en la obra desde el principio.

Joseph Bucklin Bishop dedicaba amplio espacio a las actividades de tales organizaciones en su columna habitual del *Canal Record*, llamada «Vida social en la Zona». El lanzamiento de una Sociedad de Arte en Ancón en 1911 mereció esta crónica:

> La sección de arte del Club Femenino de Ancón, organizada bajo el nombre de Sociedad de Arte de Ancón, celebrará su primera reunión mensual el 29 de enero en la residencia de la señora de Herbert G. Squires, en la Legación Estadounidense de Panamá, de las ocho a las diez de la noche. Según el programa de la Sociedad, habría música durante la hora dedicada al dibujo, luego una exposición de la obra y el juicio de un crítico designado por la misma Sociedad, y media hora de vida social durante la que se serviría un refrigerio. El programa de trabajo durante el mes de enero ha sido la figura, el paisaje, la naturaleza muerta, la pintura de género y el dibujo aplicado.

«En toda la Zona reinaba la amistad —recordaría Robert Worsley, taquígrafo de Carolina del Norte—. La gente estaba deseosa de ayudar; era fácil llegar a conocer a las personas.»

«Pensaba que yo era alguien […]. Todos eran tan amables…», decía Winifred Ewing.

Los maquinistas del ferrocarril, los revisores de trenes y los operadores de las palas mecánicas tenían sus respectivas «hermandades». Abundaban las órdenes secretas y las fraternidades. Los masones, los Hijos Patriotas de América, la Orden Independiente de Compañeros Singulares, la Orden Fraternal de las Águilas, la Orden Protectora y Benevolente de los Alces, la Orden de los Hombres Rojos, los Modernos Leñadores del Mundo, los Caballeros de Pitias y los Caballeros de Malta tenían organizaciones

locales, todas muy activas. La Orden de los Hombres Rojos, «pionera de todas las órdenes y sociedades secretas o fraternales en la Zona del Canal», tenía seis «tribus», y para las funciones especiales los miembros se vestían con todas las galas de los indios, incluidos penachos y pintura de guerra. Pero la organización «más extendida y poderosa» era la Orden Independiente de Canguros Panameños (su lema, *Optimus est qui optima facit*: el mejor es quien hace lo mejor), fundada en 1906 cuando varios estadounidenses empezaron a organizar para divertirse juicios fingidos, o tribunales de canguros, en un furgón en los patios de Imperio. En pocos años, los miembros sumaban un millar.

Todo el mundo pertenecía a algo. Todos eran «hermanos» de alguien de alguna forma, y para muchos hombres su posición en estas diversas organizaciones tenía una importancia vital. En 1911, por ejemplo, un libro de gran tamaño y lujosamente ilustrado, muy semejante a un anuario escolar, *The Makers of the Panama Canal*, se vendió por suscripción a los empleados estadounidenses. Por el mero hecho de pagar el precio, cualquier oficinista, maestro o mecánico podía quedar incluido en esas páginas con su fotografía y una breve reseña biográfica, junto con las de los presidentes Roosevelt y Taft, y con las de Goethals, Gorgas y todos los dirigentes políticos destacados de Panamá. En casi todas las reseñas biográficas, las órdenes y las hermandades figuraban en lugar muy destacado.

La mayoría de los hombres pertenecía a tres o cuatro asociaciones. Por ejemplo, Harvey C. Dew era un «auxiliar administrativo» de Dillon County (Carolina del Sur) que había estado en el Istmo desde 1906. Pertenecía a la Orden Independiente de Canguros Panameños, a los Compañeros Singulares y a los Caballeros de Pitias, así como al Club Universitario de Panamá y al Club de Extranjeros de Colón. John L. Davis, operador de pala mecánica oriundo de Indiana, pertenecía a los masones, a la Orden Fraternal de las Águilas, a los Compañeros Singulares y a la Orden Juvenil de Mecánicos Estadounidenses. Charles Montague, revisor de ferrocarril procedente de Allegan County (Michigan) que trabajaba en un tren que acarreaba tierra en Las Cascadas, era «Comendador Canciller de la Logia Balboa, C. de P.» (Caballeros de Pitias), al igual que miembro de la BRT (Hermandad de Empleados del Ferrocarril) y OIT (Orden de Ferrocarrileros

del Istmo), de los Modernos Leñadores del Mundo y de los Canguros. La ficha completa de Joseph H. Painter dice lo siguiente:

JOSEPH H. PAINTER

> Operador de pala mecánica nacido en Cincinnati (Missouri). Llegó al Istmo en marzo de 1908. El señor Painter ha recorrido todo el escalafón de la Masonería, habiendo pasado por la logia azul, el capítulo del Arco Real y la dignidad de comendador de los Caballeros Templarios del rito yorquino, hasta el grado treinta y dos del rito escocés. También es noble del Santuario Místico y pertenece a la Orden de los Canguros. Está casado.

En 1910 había treinta y nueve iglesias dentro de la Zona, veintiséis de las cuales, al igual que los clubes de la YMCA, habían sido construidas y pertenecían a la Comisión del Canal del Istmo. Había quince capellanes de tiempo completo: tres católicos, cuatro episcopalianos, cuatro baptistas, dos metodistas, un wesleyano y un presbiteriano, cuyos salarios y gastos correspondían al Departamento de Sanidad, según había dispuesto un miembro del equipo de Goethals. El coste de todos estos «privilegios y emolumentos» sumaba al año unos 2.500.000 dólares.

Pero tampoco se ignoraban o limitaban las posibilidades de las actividades no organizadas. Los domingos, el único día de descanso semanal, cientos de empleados con sus esposas, novias o familias se unían a los grupos de turistas que iban a visitar el Tajo de Culebra. Había excursiones de todo el día a la playa de Punta Toro, viajes por Bahía Limón que salían de Colón y excursiones al viejo fuerte español de San Lorenzo, en la desembocadura del Chagres.

La isla de Taboga, en la bahía de Panamá, era el lugar preferido para ir de excursión los domingos. Rara vez caían aguaceros en Taboga, el aire era más fresco y, aunque no había muchas cosas que hacer una vez llegados a ella, el viaje de tres horas en barco por la cristalina bahía daba la sensación de ir a un lugar muy lejano. El único poblado que había sobre la escarpada isla se levantaba junto a una protegida playa en forma de media luna donde se podía nadar. Los excursionistas vestidos con sus ropas domingueras subían y bajaban por estrechas veredas de conchas aplastadas y se sentaban a comer bajo la sombra de los árboles no lejos de las arenas ocres. Las familias iban a nadar. Se tomaban fotografías en grupos de dos o tres junto a

un limero o bajo la intensa luz solar frente a la antigua iglesia que se encontraba en la plaza del pueblo. En los viejos álbumes de fotografías traídos del Istmo aparecen cogidos del brazo con las caras radiantes medio en sombra por el ala de los sombreros.

Compraban piñas, coca-colas frías y un buen pan de corteza dura que vendían en una panadería pintada de rosa con balcones de filigrana pintados de azul eléctrico. En la pendiente que había más allá del poblado se alzaba el sanatorio francés, el antiguo hotel Aspinwall, que todavía era utilizado por los convalecientes del hospital de Ancón, pero que también recibía huéspedes. La vista desde sus largas terrazas era preciosa. Para muchas parejas jóvenes se asemejaba mucho al paraíso.

Mucha gente se interesaba por la historia de Panamá. El teniente coronel Gaillard, por ejemplo, compraba y leía cuanto libro encontraba sobre el tema, y el pasatiempo favorito de Gorgas era guiar excursiones a caballo a las ruinas del Viejo Panamá. Cuando se supo que en los alrededores de las excavaciones del canal podían encontrarse piedras preciosas —zafiros, ópalos, granates—, así como dientes fósiles de tiburón, muchas personas empleaban sus domingos en estas búsquedas, con muy buenos resultados. La señora de William Sibert cultivaba una docena o más de variedades de orquídeas en el porche delantero de su casa. El teniente coronel Sibert, entre otros, mandó pedir a Estados Unidos una jauría de podencos, con los que organizaba cacerías en la selva (de venados, principalmente), y tenía como mascota una boa constrictor de casi cuatro metros de longitud, que alimentaba con zarigüeyas vivas.

Tal vez a algunos visitantes les pareciera que todos lo pasaban demasiado bien a costa del Gobierno. A otros les preocupaba más el efecto futuro que podría tener una demostración de socialismo tan eficiente y lograda. En la mayor de las empresas modernas, escribían los reporteros, ningún hombre de la dirección ni de los restantes niveles trabajaba por lucro. Los banqueros y hombres de negocios visitantes regresaban a Estados Unidos para informar de que el ferrocarril de Panamá, manejado por el Gobierno, era «un modelo de eficiencia y economía en todos sus departamentos». Ningún ferrocarril en Estados Unidos estaba mejor equipado con mecanismos de seguridad. Ningún contratista privado en el

mundo había alimentado tan bien a sus trabajadores como la Comisión del Canal del Istmo. En todas las fases de las relaciones obreropatronales, la Comisión del Canal del Istmo era más liberal que cualquier compañía privada de esos tiempos, como ya habían señalado varias publicaciones. El Gobierno administraba bien el hotel Tívoli y obtenía beneficios. La línea de vapores entre Colón y Nueva York, también gestionada por el Gobierno, dejaba unas ganancias anuales de cerca de 150.000 dólares.

¿Cuáles iban a ser las consecuencias cuando los trabajadores del canal, echados a perder por semejante paternalismo, regresaran a casa?

> Cuando estos hombres bien pagados, con un trabajo relativamente ligero y espléndidamente alimentados, regresen a su tierra [advertía un banquero de Nueva York], constituirán un poderoso refuerzo para el Partido Socialista […]. Por sus votos y el enorme número de seguidores que pueden reunir bajo su bandera, obligarán al Gobierno a asumir el control de los servicios públicos, e incluso de todas las grandes empresas del país. Obligarán también a que el Gobierno adopte las pautas de trabajo, sueldos y coste de la vida que se seguían durante la construcción del canal.

Pero algunos se preguntaban cómo podía ser eso socialismo, si quienes estaban al mando de la obra eran técnicos y «poco interesados en la filosofía política», como comentaba un reportero. «Lo maravilloso —escribía esta misma persona— es que, incluso con administradores contrarios o indiferentes al socialismo, estos experimentos socialistas han tenido éxito sin excepción.»

Se descubrió en la nómina a un miembro del Partido Socialista, un mecánico que había estado en la obra casi desde su inicio, y declaró que de ninguna manera eso era socialismo. «En primer lugar, aquí abajo no hay ninguna democracia. Es una burocracia de las que Rusia ha hecho retroceder en el mapa […]. La propiedad gubernamental no significa nada para nosotros los trabajadores, a menos que seamos dueños del Gobierno. Y aquí no lo somos: esto es el tipo de cosas con las que soñaba Bismarck.»

II

Para Harry Franck, quien iba a recoger sus experiencias en un libro titulado *Zone Policeman 88*, una de las memorias más francas y perspicaces que se han publicado, una analogía más apropiada era la sociedad de castas de la India. «Los brahmanes —escribía— son los empleados de la "nómina dorada", ciudadanos blancos estadounidenses con todas las ventajas y privilegios correspondientes.» Pero esta casta de brahmanes, subrayaba, estaba dividida y subdividida en numerosas gradaciones, cada una claramente definida. El brahmán máximo era «su alteza el brahmán coronel». Inmediatamente debajo de él estaban «los sumos sacerdotes» de la Comisión del Canal: Sibert, Gaillard, Hodges, Gorgas, Rousseau y el solemne ex senador J. C. S. Blackburn, quien oficialmente era jefe de la administración civil, un puesto y título que no significaban casi nada. (Las obligaciones de Blackburn fueron descritas de forma extraoficial como las de asistir a las reuniones de la comisión, firmar las licencias de los cocheros y cobrar 14.000 dólares al año.)

Por debajo de la escala, en orden descendente, estaban los asistentes de los jefes de división, los ingenieros civiles y electricistas mejor pagados, los inspectores de construcción y sus ayudantes, los jefes de los talleres mecánicos, los contables, los pagadores, los tenderos, los jefes de patio, los inspectores sanitarios y los maquinistas de locomotoras. Por debajo quedaban los «patanes»: las cuadrillas de las palas mecánicas, los caldereros, los plomeros, los mecánicos comunes y demás. (Un «patán», según la descripción de Harry Franck, era un «tipo con cuello de toro, cordial y resistente», admirable y agradable hasta cierto punto: «un tipo excelente a su manera, pero del que quieres poder apartarte durante algunas horas».)

Sin embargo, todavía había un nivel más bajo dentro de la comunidad blanca: el de los miembros del Ejército o la Marina sin rango de oficial, de los cuales el cabo Jack Fitzgerald, de Boston, podía servir como ejemplo. Con dieciocho años y soltero, el cabo Fitzgerald era uno de los ochocientos soldados regulares que tenían su base en Camp Otis, cerca de Las Cascadas, en la orilla oriental del Tajo de Culebra. Al no ser oficial ni empleado de la Comisión del Canal, no era aceptado en la vida social de la élite militar ni entre los trabajadores del canal. No tenían acceso a los clubes, los

comedores, ni a ninguna de las instalaciones creadas para diversión o comodidad de los trabajadores. Su sueldo era de 18 dólares al mes, o sea, una cantidad considerablemente inferior a la que ganaba el trabajador no cualificado con menos sueldo. Cuando iba al pueblo vestido de uniforme —que era la única ropa que se le permitía llevar— era un blanco fácil para la policía panameña, a la que en el mejor de los casos no gustaban los estadounidenses, pero que podía llegar a ser depravada cuando trataba con militares estadounidenses[23].

El Panamá que el cabo Fitzgerald conocía era muy diferente del que su amigo bostoniano Charles Francis Adams había visto o quizá imaginado; tan diferente como los dos Boston de los que ellos venían. Más adelante, cuando las esclusas estaban a punto de terminarse, el cabo Fitzgerald montaba guardia en Miraflores, pero la mayor parte de sus tres años de estancia en Panamá los pasó levantando mapas en la selva y en la rutina interminable de las labores en el campamento. Pero «los nativos tenían alambiques en la selva y disponían de gran cantidad de caña de azúcar —recordaría alegremente—. De modo que muchos de nosotros tuvimos un mal comienzo. No había hielo, no había mezclas, así que bebíamos directamente de la botella alcohol de noventa grados». Los días de paga «te ibas de paseo» a alguna de las casas de mala muerte en Coco Grove. «Había otros cuantos lugares a donde ir, pero estaban cerrados al público; solo eran para la gente importante del canal, ingenieros y tipos semejantes.»

El cabo Fitzgerald era una de las innumerables personas de la historia que más adelante en sus vidas podían afirmar que habían estado presentes en algún acontecimiento importante, pero que en realidad casi no vieron nada de él. En sus tres años, apenas vio nada de la excavación que se estaba efectuando ni se interesó por ella. No recordaba haber visto a Goethals, pero en una ocasión sí vio a Taft. Su único roce con el esplendor o la grandeza que el resto del mundo asociaba con la obra de Panamá iba a ser permanecer en posición de firmes durante casi tres horas una mañana tórrida al lado de un pequeño apartadero del ferrocarril.

> Me parece que era en 1912, y estoy seguro de que fue en primavera […] *El Presidente iba a venir*; ¡Taft, William Howard Taft! Y, caramba, nos llevaron allí alrededor de las nueve de la mañana a esperar y esperar, siempre de pie, Dios mío, el sol

> seguía cayéndonos encima. Ya sabes, cuando llueve, ese lugar es como si arrojaran agua a una cocina, toda se evapora Y nosotros esperando. Finalmente llegó el maldito tren. Y ahí estaba Taft, vestido con un enorme traje blanco —pesaba más de 130 kilos y tenía una gran barriga—, de pie en la plataforma de observación. Y, bueno, lo único que hizo fue saludar. Eso fue todo lo que hubo. Nada más.

En otra ocasión, un sábado en que estaba observando las enormes rocas que habían caído en el tajo, el cabo Fitzgerald vio la huella fósil de un pez («no la carne, sino solo los huesos») y también la de un helecho, «lo que probaba —recordaría— que hace millones de años todo era mar. Esto te hace sentirte completamente insignificante».

Para Charles Francis Adams, al igual que para los demás, «la fuerza innata» de todo el orden emanaba de un solo hombre. «La personalidad y el carácter del coronel Goethals impregna hoy visiblemente toda la Zona; sin que él ni los demás se den cuenta, su influencia es dominante.»

Los elogios que Goethals recibía en Estados Unidos eran ilimitados. *Collier's* lo llamaba «el Salomón del Istmo». Cuando aparecía ante los comités del Congreso recibía ovaciones que se le tributaban de pie. Las universidades de Yale, Columbia y Harvard le confirieron títulos honoríficos. Los periódicos estaban llenos de especulaciones sobre sus probabilidades como candidato en la sombra para la presidencia. «Goethals ha creado una máquina maravillosa, cien por cien efectiva y suave como el aceite, que está logrando resultados cada día laborable del año», declaraba el diario *Constitution* de Atlanta. Todos los que regresaban del Istmo se hacían lenguas de su capacidad. «Congresistas y senadores, civiles, administradores, periodistas y expertos en ingeniería eran unánimes en el veredicto de que la excavación de la gran zanja había desarrollado una de las más destacadas figuras de la vida estadounidense contemporánea en la persona del coronel Goethals.»

Para Harry Franck, era simplemente «omnipotente, omnisciente y omnipresente».

La omnipresencia se había hecho legendaria casi desde el momento en que empezó a hacer su gira diaria por todo el trazado del canal en un extraordinario automóvil particular. Era de color amarillo brillante con una

gruesa capa de barniz, reluciente, inmaculado, y parecía un asombroso cruce de pequeña locomotora y diligencia. Impulsado por un motor de gasolina y manejado por un conductor uniformado, era conocido como «el Peligro Amarillo», y verlo salir de una curva de las vías era una advertencia inmediata para mostrarse atento porque ya llegaba «el Viejo». Alice Roosevelt Longworth, quien recorrió el canal con su esposo, el congresista Nicholas Longworth, e impresionó a todo el mundo por fumar en público, escribió que nada era tan placentero como viajar en su automóvil por las vías, «el Peligro Amarillo», contemplar la gran obra y escucharle hablar de ella. «Este coche oficial de la Comisión del Canal del Istmo traqueteaba a todas horas del día —escribió Rose van Hardeveld sobre el extraño artefacto—. "El Viejo" trabajaba tanto que pensábamos que nunca estaba en casa, comía o dormía.»

Salvo las veces que fue llamado a Washington, unas cuantas vacaciones breves y un viaje oficial a Alemania, Goethals estuvo en el Istmo los siete años completos hasta que el canal se terminó[24]. Rara vez invitaba a su casa a alguien y rara vez aceptaba invitaciones. Solo un selecto círculo parecía conocerlo un poco más de lo que permitían las relaciones laborales formales: Hodges, con el que parecía tener los contactos diarios más directos; Bishop, Williamson, el mayor Chester Harding, que era uno de los asistentes más capaces de Sibert; el doctor W. E. Deeks, un canadiense que pertenecía al equipo de Gorgas; y el padre Collins, el sacerdote católico de Culebra y de cuya compañía parecía disfrutar más que de las demás.

La señora Goethals —Effie Rodman Goethals—, una mujer alta y frívola, perteneciente a una antigua familia de balleneros de Nueva Bedford, pasaba la mayor parte del tiempo en el Istmo, pero no parecía estar muy contenta con la vida que llevaba, ni sentirse muy cómoda en su papel de primera dama de la Zona. Se había dispuesto también que su hijo mayor, George, ahora teniente segundo de Ingenieros, fuera asignado a la obra del canal, y había llevado consigo a su esposa, quien, a juzgar por su fotografía, debe de haber sido una de las mujeres jóvenes más bellas en el Istmo. Sin embargo, para la gente común, Goethals seguía siendo una figura solitaria y enigmática, y tema de rumores inacabables. Las historias que corrían acerca de sus supuestos romances con las esposas de sus subordinados persistirían

durante todos los años de su estancia en Panamá y también durante la siguiente generación de empleados del canal. Cuando a una joven especialmente vivaz llamada Henrietta Otis le preguntó una amiga íntima y vecina si era verdad el rumor de que ella y el coronel eran «muy íntimos», afirmó que así era. Pero, según otras historias que todavía corren por el Istmo, la dama del coronel era alguien diferente.

En el sector pequeño pero importante que Harry Franck había clasificado como sumos sacerdotes brahmanes se formaron facciones muy partidistas. Estaba la gente de Goethals, que era la facción mayoritaria, y los demás, cuyos jefes eran Sibert, Gaillard, Gorgas y Mary Gorgas. Sibert y Goethals durante los últimos años de la obra apenas se dirigían la palabra.

«El coronel Sibert y mi padre estaban seguros de que él trataba de deshacerse de ellos —recordaba Pierre, el hijo de Gaillard, por entonces recién licenciado del Instituto Tecnológico de Massachusetts, que había sido contratado como ingeniero subalterno en las esclusas de Pedro Miguel—. Les impuso el trato del silencio, pero mi padre se negó a permitirlo. Mi padre le hablaba igual que siempre lo había hecho. Nosotros habíamos sido grandes amigos de Goethals durante años. Nuestras casas en Culebra estaban una junto a la otra […]. Él [Goethals] hizo un buen trabajo en la presa, pero tenía delirios de grandeza.»

En Washington, los reporteros citaban a un demócrata sureño anónimo que recientemente había efectuado un viaje de visita por el Istmo, quien afirmaba que «la profunda aversión» que Goethals sentía por Gaillard, Sibert y Gorgas, los tres provenientes del viejo sur, había sido muy evidente para él. Los sureños, decía, eran «ultrajados» porque Goethals estaba intentando despojarlos de la parte de gloria que les correspondía.

Mary Gorgas, la única del grupo que alguna vez trató por escrito de estos asuntos, escribió que «la pasión por dominar todo y a todos» que sentía Goethals era la que le había causado tantas molestias. Según su relato, Goethals se había convertido en un hombre sin más sentimientos que el poder. El poder era «el deleite y la dulzura de su vida». Y, en efecto, una noche, mientras acompañaba a la señora Gaillard hasta la puerta de su casa, Goethals le dijo que le importaba mucho el poder que ejercía. El sueldo, el

título, el prestigio, afirmaba, no eran más que una satisfacción mínima en comparación con la sensación que producía semejante poder[25].

La desavenencia entre Goethals y Gorgas llegó a su punto culminante durante una discusión sobre quién debería cortar el césped. A Goethals le preocupaba la eficacia de los costes de todos los departamentos, incluido el de sanidad, y, al igual que Taft, pensaba en privado que Gorgas no era un buen administrador. Quería que las tareas mecánicas de cortar el césped y arrancar la maleza, una parte considerable del presupuesto de Gorgas, recayeran en el servicio de intendencia, al que deberían corresponder, y no entendía la razón por la que Gorgas se oponía, pues no era un trabajo que exigiera un conocimiento sanitario o adiestramiento especial. Pero Gorgas se oponía aduciendo que cualquier cambio que se hiciera en su campaña contra los mosquitos *Anopheles* pondría en peligro su éxito en reducir la malaria (y, por lo tanto, también ponía en peligro la vida de los trabajadores). Goethals se negó a aceptar tal apreciación. Así pues, durante seis meses se cortó el césped bajo la dirección del servicio de intendencia en una superficie mayor que la abarcada con el antiguo sistema, y a un precio apreciablemente menor, como se descubrió. Como la incidencia de la malaria siguió descendiendo durante ese período de prueba, Goethals dio por sentado que había demostrado su tesis y se negó a devolver la tarea a Gorgas.

Según Marie Gorgas, en ese punto del enfrentamiento, Goethals exclamó: «¿Sabe usted, Gorgas, que cada mosquito que mata le cuesta diez dólares al Gobierno de Estados Unidos?». «Pero piense —replicó Gorgas— que uno de esos mosquitos de diez dólares podría picarle y sería una gran pérdida para el país.»

Sin embargo, según Goethals, nunca hubo semejante intercambio de palabras. Al igual que los restantes comentarios y recuerdos poco amables de Marie Gorgas, este relato apareció en la biografía que escribió sobre su marido en 1924, pero Goethals prefirió ignorarlos. No obstante, dos años más tarde, cuando Mark Sullivan volvió a referirse a ese asunto en su popular crónica *Our Times*, Goethals le escribió una carta para presentarle su versión. «No hubo más discusiones sobre la cuestión y la tasa de la enfermedad continuó descendiendo.»

No están nada claros sus sentimientos particulares sobre Gorgas, Sibert o Gaillard, puesto que en su mayoría se los guardaba para sí. Al parecer, por los comentarios que hizo al demócrata sureño no identificado, pensaba seriamente en despedir a Sibert. Se sabía que este se consideraba muy superior a Goethals y mejor cualificado que él para ocupar el alto puesto. Goethals se daba cuenta y, como es natural, se sentía ofendido. Además, Sibert era demasiado ambicioso, demasiado político, o al menos esa era la impresión de Goethals. El problema primordial parece haber sido un choque de personalidades que no facilitó la tarea de ninguno de los dos, pero nunca tuvo mayor consecuencia. En respuesta a las acusaciones de que solo le interesaba la gloria que le aportaría su papel, Goethals declaró a un periodista que tenía la intención de renunciar antes de la apertura del canal porque «no podía soportar el *glamour*». Pero Taft insistiría para que se quedara, y al final Goethals ensalzaría públicamente a Sibert, Gorgas y todos sus subordinados por su capacidad profesional y su lealtad inquebrantable al trabajo.

Richard Whitehead, siempre un aliado incondicional de Goethals entre los jóvenes ingenieros, así como un amigo durante toda la vida y un admirador después, admitiría que posiblemente Goethals «no era lo bastante humano para todos»; pero añadía: «Ninguno de los otros tuvo las mismas responsabilidades que él».

Las únicas cicatrices reales fueron las que dejó la tragedia de Gaillard. En el verano de 1913, después de los tremendos derrumbes en Culebra, pareció de pronto que también Gaillard se derrumbaba bajo la tensión física y mental de sus responsabilidades. Partió del Istmo y nunca volvió. Corrían rumores de que se había vuelto loco. La verdad de lo que sucedió fue lo siguiente: estaba almorzando con su esposa y con su hijo, charlando y actuando como de costumbre, cuando se detuvo en mitad de una frase y comenzó a hablar deprisa y de forma incoherente acerca de su niñez y de la casa de su abuela en Carolina del Sur. Desde ese momento permaneció en un estado de terrible confusión. «El pobre de Gaillard […] está hecho trizas —escribió Goethals en privado en agosto, y su diagnóstico concordaba con el de todos los demás—. Es un abatimiento nervioso lo que padece. Parece que ha perdido la memoria, y el doctor Deeks no cree que pueda recobrarla.

Ahora, acompañado por la señora Gaillard y por Pierre, se ha embarcado hacia Estados Unidos […] también lo acompaña el doctor Mason.»

Pero a Gaillard no lo había abatido la tensión. Sufría un tumor cerebral, «un tumor infiltrante en el cerebro», según su historial médico, y la operación realizada en el hospital Peter Bent Brigham de Boston y el tratamiento posterior en el Johns Hopkins no sirvieron de nada. Gaillard murió en Baltimore el 5 de diciembre de 1913.

Su trabajo en Panamá no tenía ninguna relación con su enfermedad. Ese tumor lo habría matado aunque hubiese permanecido en su escritorio en Washington. Sin embargo, para su familia y para muchos de los que trabajaron con él en Panamá, había trabajado hasta morir. En el hospital de Boston, Tom, hijo de Goethals que estudiaba medicina en Harvard, fue invitado a presenciar la operación de Gaillard, practicada por el famoso Harvey Cushing, y poco después, al encontrarse con la señora Gaillard, esta le dijo: «Su padre ha matado a mi esposo». Años más tarde, en Washington, Pierre Gaillard y el coronel (general ya para entonces) Goethals se cruzaron en la calle. Se miraron fijamente, pero no se hablaron.

III

En el cuadro popular de la vida en la Zona del Canal que se describía en cientos de artículos de revistas y periódicos, la vasta mano de obra de hombres y mujeres de raza negra que realizaban el trabajo físico más pesado y difícil —unos veinticinco o treinta mil seres humanos— apenas resultaba perceptible. No se los esbozaba como individuos; no eran más que parte del paisaje de una jornada laboral. Ni siquiera se infería que ellos también estaban haciendo una nueva vida en tierra extraña, que también criaban familias, sentían añoranza, miedo, enfermedad o regocijo por el éxito de la obra. En Estados Unidos el público no tenía ningún concepto del papel desempeñado en Panamá por los «pioneros» que no fueran estadounidenses ni blancos, o del reducido número de compatriotas blancos en comparación con los negros. A juzgar por los muchos relatos publicados,

la enorme parte oculta negra del sistema de castas simplemente no existía. Las caricaturas de los periódicos reflejaban un canal excavado por alegres estadounidenses blancos con picos y palas, y muchos llegaban a Panamá esperando ver eso. Harry Franck escribiría que había llegado al Istmo con la seguridad de que se le daría una pala para que bajara al canal con los restantes trabajadores, «para que algún día pudiera levantar solemnemente la mano y ufanarme: "Yo ayudé a cavarlo". Pero eso fue cuando aún no tenía experiencia, antes de que […] comprendiera el terrible abismo que separa a los sagrados estadounidenses blancos del resto del mundo de la Zona del Canal».

Los visitantes oficiales, los congresistas en sus llamadas giras de inspección y los escritores que reunían material para sus libros, no podían evitar la sorpresa e incluso asombro al comprobar que todo el sistema y no solo la construcción dependía de los trabajadores negros. Había millares de negros de las Indias Occidentales entre la multitud que trabajaba en el Tajo de Culebra o en los sitios donde se construían las esclusas, pero también había camareros negros en los hoteles, estibadores negros en los muelles, carreteros negros, porteros negros, celadores negros en los hospitales, cocineras, lavanderas, doncellas, limpiadores, mensajeros, cocheros, repartidores de hielo, basureros, jefes de patio, carteros, policías, fontaneros, pintores de brocha gorda y sepultureros negros. Uno de los personajes más conocidos en la Zona del Canal era el negro que, con un tanque metálico sujeto a la espalda, rociaba aceite sobre el agua estancada. Tan pronto como se advertía la presencia de un mosquito en la casa de un blanco, se notificaba al Departamento de Sanidad y no tardaba en llegar un hombre negro provisto de cloroformo y un recipiente de vidrio para capturar al insecto y llevarlo al laboratorio para que lo analizaran.

Pero estas contribuciones nunca merecerían una mención oficial. En el diario oficial de la vida en la Zona, el *Canal Record* —una publicación fiable y admirable en otros aspectos—, los empleados negros no recibían reconocimiento más que cuando morían, y en esos casos con una línea o dos en las que aparecían de forma invariable su número de identificación, como si no se tratara de un ser humano. Se informaría de que Joshua Steel, de Barbados, número 23.646, resultó muerto durante una explosión en el

tajo, o que Samuel Thomas, de Montserrat, número 456.185, quedó aplastado entre las poleas de una recolectora de lodo. Pero en el diario no aparecían los obituarios, así como tampoco se daban las noticias de bodas, acontecimientos sociales o el nacimiento de un niño negro.

Como consecuencia, la imagen mental popular de lo que era la vida en la Zona del Canal y el orgullo popular por el tipo de sociedad que se había creado se fundaban en una visión muy limitada y errónea de la realidad. La medida de la utopía lograda mediante el conocimiento práctico y la generosidad estadounidenses era una vez más relativa, al igual que el éxito de la cruzada médica. Y debido a esa distorsión, la mayoría de lo que se escribiría sobre la historia social de aquellos años no contiene más que una parte del relato.

En realidad, la línea de color sobre la que casi no se hablaba en la prensa atravesaba todas las facetas de la vida diaria de la Zona y estaba tan bien marcada y se obedecía tan estrictamente como en cualquier parte del sur profundo o los enclaves coloniales más rígidos de África. Algunos observadores especularon más tarde que se debió al gran número de sureños que había entre los trabajadores cualificados y los oficiales militares. Otros, incluidos los sureños, atribuían las prácticas a la clase alta panameña, que era extremadamente racista, así como a la antigua política discriminatoria del ferrocarril de Panamá. Harry Franck, que como realizador del censo pasó mucho tiempo entre los trabajadores negros, escribió mordazmente: «Hasta los de Nueva Inglaterra se hacen aquí casi humanos entre sus compatriotas de mente más amplia. Cualquier norteño puede decir aquí *nigger* con tanta soltura como uno de las Carolinas y gruñir si uno de ellos le pisa la sombra».

El sistema de «oro» y «plata» se había convertido en la práctica establecida en toda la Zona; se aplicaba en todas partes y nadie malinterpretaba su propósito. Los negros de las Indias Occidentales y los estadounidenses blancos formaban filas separadas no solo cuando llegaba el tren que traía la paga, sino también en las oficinas de correos y en las comisarías. Había salas para negros en los hospitales (siempre en la parte

posterior, donde no había buenas vistas ni llegaba la brisa del mar) y había escuelas para niños negros. (A pesar de que el número de niños negros inscritos en las escuelas de la Zona duplicaba el de niños blancos, había menos de la mitad de maestros negros contratados.) Los negros prestaban sus servicios en las fuerzas de policía de la Zona —unos noventa de un total de trescientos eran de las Indias Occidentales—, pero solo obtenían media paga y no tenían derecho a ascensos.

Los clubes de la YMCA, los grandes hoteles y las iglesias eran lugares vedados para los negros, a menos que trabajaran en ellos. «Un hombre con la piel ligeramente parda —decía el sarcástico Harry Franck— puede quedarse sentado en las escalinatas de algún hotel de la Comisión del Canal del Istmo aunque tenga los bolsillos rebosantes de dinero; allí sentado morirá de hambre, y entonces será debidamente sepultado en la tumba especial a la que su color le da derecho.»

Más notable todavía era el contraste entre las viviendas para los negros y los blancos. Para la mayoría de la población de blancos —empleados, turistas— era más fácil no pensar en esas cosas, no acordarse de los negros nada más que para los servicios que realizaban. Pero en realidad sus condiciones de vida eran deplorables, y la Comisión del Canal del Istmo no hacía nada para mejorarlas.

La principal fuente de descontento y desesperación durante los primeros años para trabajadores blancos y negros por igual no había sido la dificultad del trabajo ni el clima inhóspito, sino la perspectiva de llevar una existencia desprovista de mujeres. La Comisión del Canal del Istmo inició una campaña para traer mujeres estadounidenses a Panamá con el fin de establecer una vida doméstica normal entre la población blanca; después también tomó medidas para traer un gran número de mujeres negras de las Indias Occidentales. Las primeras mujeres negras que llegaron eran de Martinica y oficialmente venían como lavanderas; y aunque puede que algunas fueran prostitutas, según se dijo, la acusación de que todas lo fueran o que habían sido embarcadas a expensas del Gobierno para que ejercieran la prostitución era absurda y evidentemente falsa[26]. Con el tiempo, como los trabajadores corrieron la voz por todas las islas, varios miles de mujeres negras llegaron a Panamá para reunirse con sus maridos, sus hermanos o

sus padres, o simplemente para encontrar marido; pero sobre todo para encontrar lo mismo que habían ido a buscar los hombres: un trabajo estable y una paga mejor que la que podían esperar obtener en su tierra. «La mayoría de nosotros dejamos nuestros países en busca de trabajo y de mejoras —decía John Butcher, de Barbados—. Salimos de casa para ser pioneros en una tierra extranjera.»

La Comisión del Canal del Istmo, sin embargo, no proporcionaba alojamiento a las mujeres negras. Solo unas cuantas cabañas mal acabadas se destinaban a los trabajadores negros casados. El resto de las viviendas disponibles para trabajadores negros eran las mismas que en la época de la visita de Theodore Roosevelt: el mismo tipo de barracas rudimentarias con catres de lona apretujados unos junto a otros como en tercera clase. Varios cientos de trabajadores vivían en furgones de ferrocarril acondicionados que eran trasladados de un lado a otro por las vías según los lugares donde se necesitaban trabajadores con más urgencia. A los solteros esos alojamientos no les atraían en absoluto, mientras que a los que tenían esposa y familia no les quedaba más alternativa que valerse por sí mismos. Además, durante varios años, Gorgas había apoyado oficialmente esa dispersión como una forma de reducir la propagación de la neumonía.

Como resultado, no menos de cuatro de cada cinco indios occidentales pagaban alquiler por miserables viviendas en Colón o en la ciudad de Panamá, donde una habitación solía servir para alojar a una familia completa. O, lo que era más frecuente, se establecían en la selva, donde construían pueblos enteros con las cajas de dinamita, bidones de hojalata aplastados, restos de madera o lámina corrugada que podían recoger de la basura. Vivían donde les gustaba y lo mejor que podían, sin la protección de puertas con tela de alambre o servicio de limpieza, cultivando pequeños huertos, siempre con muchas gallinas picoteando por los alrededores de sus chozas, y ninguna autoridad oficial se preocupaba por ellos en absoluto.

Así pues, la Comisión del Canal del Istmo no proporcionaba a sus trabajadores negros —es decir, a la inmensa mayoría de sus trabajadores— alojamientos de calidad inferior a lo establecido, puesto que sencillamente no les proporcionaba alojamiento alguno. Y en casi nada de lo que se publicaba para consumo popular se hablaba de este asunto; o si se tocaba el

tema, se afirmaba que era otro acto de la generosidad de los directivos del canal permitir que los negros vivieran de la forma en que eran más felices. Sin embargo, como escribió un observador, ningún visitante tenía que investigar mucho para darse cuenta de la vida totalmente diferente a que estaba sujeta esta gente. «El visitante que ha visto primero las pulcras y atractivas casas y los apartamentos para solteros que se asignan a los empleados de la "nómina dorada", difícilmente puede evitar un cambio de opinión repentino sobre la dulzura y la belleza de la vida en el Istmo cuando deambula por los barrios negros que se encuentran al otro lado del ferrocarril, frente al hotel Tívoli, o por algunas calles poco transitadas de Imperio o Gorgona.»

Una señal menos espectacular pero más específica de la desigualdad relativa del sistema era la diferencia en los beneficios que obtenían los trabajadores blancos y negros de los 2.500.000 dólares que se gastaban anualmente en entretenimiento y recreo para los empleados. Para el trabajador (blanco) cualificado medio casado este desembolso de la Comisión del Canal del Istmo significaba un valor monetario de unos 750 dólares al año. Pero para el trabajador (negro) no cualificado medio casado solo significaba 50 dólares. En otras palabras, tal como estaba diseñado el sistema, al blanco estadounidense, que representaba aproximadamente una quinta parte de la población, se le trataba quince veces mejor en servicios sociales, deportes y diversiones gratuitos que al negro de las Indias Occidentales, que representaba tres cuartas partes de la población.

Cabría suponer que se trataba de una manifiesta injusticia racial, y por supuesto, en gran medida, lo era, pero no totalmente. Los sencillos problemas de la oferta y la demanda también entraban en juego, esto es, la oferta de técnicos experimentados (hombres que manejaran y repararan las máquinas), médicos y personal administrativo competentes, era siempre escasa y tenía que mantenerse satisfecha si se quería construir el canal; en cambio, abundaban los trabajadores no cualificados comunes provenientes de las empobrecidas islas del Caribe, y no esperaban más de lo que recibían, que para la mayor parte era mejor que lo que conocían en su tierra. Además, existía el factor político: la mano de obra no solo era negra, sino extranjera;

no eran ciudadanos de Estados Unidos y, por lo tanto, no tenían un valor electoral en Washington.

Es discutible que a un negro de las Indias Occidentales que trabajaba en el canal de Panamá le fuera mejor o peor que a un minero en los campos carboníferos de Kentucky o a un obrero textil emigrante en Homestead (Pensilvania) en esos mismos años. Pero ningún minero u obrero textil de esa época recibía servicios médicos gratuitos. Por muy peligroso que fuera para el obrero negro el trabajo que desempeñaba en Panamá, las normas de seguridad establecidas por la Comisión del Canal del Istmo eran mucho más avanzadas que las de la industria estadounidense. Ninguna tienda de una compañía podía compararse con los economatos de la Comisión del Canal del Istmo. Además, se puede afirmar con certeza que en Panamá nadie pasaba hambre.

Se solía manifestar que ningún ejército de trabajadores de la historia había estado tan bien pagado, tan bien alimentado y tan bien cuidado, lo cual, haciendo balance, era incuestionablemente cierto, pese a las desigualdades obvias del sistema y por muy parciales o hipócritas que otras afirmaciones hayan podido resultar. Sin duda, a los campesinos egipcios que construyeron el canal de Suez o a los negros de las Indias Occidentales que llegaron a Panamá durante la época francesa se los había tratado mucho peor que a cualquier empleado negro de la Comisión del Canal del Istmo.

Por regla general, el negro de las Indias Occidentales que trabajaba en el canal de Panamá era afable, educado, sobrio y muy religioso, como casi todos los que tuvieron que ver con la obra llegaron a apreciar. John Stevens señaló una vez que nunca había conocido una gente tan obediente de la ley, y los archivos demuestran que la tasa de criminalidad, así como la incidencia del alcoholismo y las enfermedades venéreas entre los trabajadores negros, fueron anormalmente bajas durante los años de la construcción.

En torno al 80 por 100 de los trabajadores negros eran analfabetos. Aunque la política oficial de la Comisión del Canal del Istmo en Washington era no contratar a nadie que tuviera menos de veinte años, gran

cantidad de trabajadores negros eran apenas unos chiquillos. Joseph Brewster, de Barbados, fue a trabajar como peón de vía, según escribió más tarde, a los dieciséis años; H. B. Clayton, nacido y criado en Gorgona, comenzó siendo «un muchacho», probablemente a los quince años; Jules LeCurrieux, de Guayana francesa, apenas si había cumplido los diecisiete años; Alfred Mitchel, que había venido de Jamaica con su madre, empezó como aguador a los catorce; Jeremiah Waisome, quien también había llegado a Panamá con su madre, tenía doce o trece años, y estaba orgulloso de su habilidad para leer y escribir. Su relato del día en que por primera vez buscó trabajo es el siguiente:

> Sin que mi madre lo supiera, una mañana, en vez de ir a la escuela, me dirigí a Balboa para buscarme un trabajo […]. Me acerqué al jefe […]. Le dije buenos días, jefe, y él respondió, buenos días, muchacho. Él estaba mascando en ese momento un pedazo de tabaco. Le pregunté si necesitaba un aguador y él dijo que sí; me preguntó cuál era mi nombre, y yo se lo dije. Me di cuenta de que no deletreaba bien mi nombre como Jeremiah Waisome y le dije que me perdonara, pero que así no se deletreaba. Me echó una mirada amenazadora, escupió un salivazo, volvió a mirarme y me dijo, tú, negrito, ¿necesitas un trabajo? Dije sí, señor, y él dijo nunca trates de dictar a un hombre blanco, coge ese cubo de ahí y trae agua para esos hombres.

Cualquiera que fuera su primer trabajo, no era probable que el obrero negro permaneciera mucho tiempo en él, en buena medida porque la rotación constante o un cambio de sus circunstancias parecían conducir siempre a algo más atractivo en otro lugar de la línea. La experiencia de Clifford St. John no era excepcional. Comenzó a trabajar a los diecisiete años con la cuadrilla de una pala mecánica en el tajo en Gold Hill. Herido por una roca que le cayó encima, fue enviado al hospital de Ancón, donde se le ofreció un trabajo que le pareció mejor, y allí permaneció durante dos años. Luego trabajó en el tendido del cable telefónico para el ferrocarril de Panamá, hasta que cayó enfermo de fiebre tifoidea. Después de un mes de recuperación en el hospital de Colón, regresó al ferrocarril, esta vez como vigilante. Al poco tiempo cambió y entró a trabajar como estibador en Cristóbal, y después pasó a poner estacas en la presa de Gatún. Cuando empezó la construcción de las compuertas de las esclusas, fue contratado para abrir agujeros para los remaches. Fue el séptimo trabajo diferente en menos de siete años.

Al recordar más adelante en la vida sus «tiempos en el canal», los trabajadores negros hablarían como los demás de las lluvias increíbles y de «trabajar empapados», de los bichos y del lodo, y del calor sofocante. (Un camarero del hotel Tívoli recordaba que tenía que cambiarse de traje tres veces al día por lo mucho que sudaba.) Recordaban lo barata que era la comida y los trenes que salían del tajo («era algo maravilloso, digno de verse»), a algún capataz o ingeniero en particular, o incluso a Goethals («un gran hombre […] tranquilo, de elevados principios, digno»). Pero, de forma recurrente, en todos los relatos aparece el recuerdo del tremendo esfuerzo físico y del constante temor a perder la vida. «Le digo que aquello no era un lecho de rosas.» «No sería exagerado afirmar que aquellos días fueron muy duros.» «Teníamos que trabajar muy duro.» «Yo trabajaba muy duro […] mucho peligro […] constante peligro.» «Yo escapé por poco de la muerte.» «Tuve que saltar para salvar la vida.» «Pienso que es una bendición estar todavía vivo.» «Tenías que pedirle diariamente a Dios que te cuidara para volver sano y salvo.» «Aquellos días se recuerdan como días terribles. Eran tiempos en que te ibas a la cama por las noches y al día siguiente podías ser un hombre muerto.»

Una tarea peligrosísima durante los últimos años de la obra, por ejemplo, era la tala de los gigantescos árboles que había en la zona que se iba a convertir en el canal principal por el lago de Gatún. Después de cortar los árboles, las cuadrillas de dinamiteros —cientos de negros de las Indias Occidentales— abrían agujeros en los enormes troncos, muchas veces hasta quince en un solo árbol. En cada agujero se colocaban dos o tres cartuchos de dinamita, con casquete y fusible, y luego se apisonaban con lodo. Las detonaciones comenzaban una vez que se terminaba el trabajo del día y la zona estaba vacía, cuando empezaba a oscurecer.

«Después de que el tren de pasajeros de las 5.15 pasaba hacia Panamá, empezábamos a encender —recordaba Edgar Simmons, otro negro de Barbados—. Algunos teníamos que prender las mechas hasta en sesenta y cinco o setenta y dos agujeros y salir corriendo, así que juzgue la situación.» Cada hombre, con antorchas en ambas manos, iba de árbol en árbol encendiendo las mechas lo más rápido posible y después corría a protegerse. «Luego aquello era como el infierno. Perdóneme la expresión,

pero así era […]. Ver volar por los aires pedazos de árboles era algo terrible.» Después, los pedazos de madera se apilaban y se quemaban, tarea que duraba meses. Montones gigantescos de árboles eran rociados con petróleo crudo, luego se les prendía fuego y «empezaba a rugir otro infierno».

Pese a la impresión popular, la enfermedad entre los jornaleros continuó siendo un problema hasta el final. Aunque la incidencia de muertes debido a la malaria y la neumonía se había reducido de forma espectacular en comparación con la de la época de la gira de Roosevelt, ambas enfermedades persistían. Además, la fiebre tifoidea y la tuberculosis iban en aumento. El divulgado cuadro de la Zona del Canal como un lugar muy saludable era verdadero si se aplicaba a la comunidad blanca, y el progreso médico superaba todo cuanto se había logrado antes en una selva tropical. Pero los registros de los hospitales demuestran que la situación estaba muy lejos de ser la ideal. Y de nuevo, como en los años iniciales, los trabajadores que no eran blancos ni estadounidenses se llevaban la peor parte.

Los informes referentes al año fiscal de 1907-1908, cuando Goethals reemplazó a Stevens, señalan que 1.273 empleados murieron debido a diferentes causas. Al término de la época de la construcción, es decir, en el año fiscal de 1913-1914, las muertes totales fueron 414, lo que significa una disminución extraordinaria. En 1907-1908 se habían producido 205 muertes a causa de la malaria; el último año de la construcción solo hubo catorce. Las muertes debidas a la neumonía bajaron de 466 a 50. Otro dato estadístico notable es el que señala que la tasa de mortalidad entre los empleados durante el último año de la construcción fue de 7,92 por 1.000, muy inferior a la tasa de mortalidad general en Estados Unidos. Ni siquiera Washington, Montana o Nebraska, entonces los estados más sanos del país, presentaban una tasa de mortalidad más baja que la de la Zona del Canal.

Sin embargo, en los registros correspondientes al año fiscal de 1907-1908 la fiebre tifoidea no figuró entre las causas de muerte, mientras que en el período 1913-1914 esa enfermedad mató a cuatro personas. La

tuberculosis, que en 1907-1908 segó siete vidas, en 1913-1914 acabó con 63. Más sorprendente es el hecho de que, durante el último año de la construcción, nada menos que 24.723 empleados fueran atendidos a causa de enfermedad o de accidente, lo que quiere decir que *aproximadamente la mitad* de la fuerza laboral había estado en el hospital en alguna ocasión durante esos últimos doce meses. Según el primer informe, el número de personas que recibieron atención hospitalaria fue de 11.000. Y mientras que solo catorce empleados murieron a causa de la malaria en 1913-1914, más de 2.200 fueron hospitalizados debido a esta misma enfermedad.

De las 414 muertes que hubo en total durante el último año, 30 correspondieron a estadounidenses blancos y 31 a trabajadores blancos de otras nacionalidades. La tasa de mortalidad entre todos los empleados blancos de nacionalidad estadounidense era en realidad de solo 2,06 por 1.000, un índice increíblemente bajo y que merecía el elogio que obtuvo; pero la tasa de mortalidad entre los trabajadores negros era de 8,23. Así pues, pese a los progresos médicos que se habían logrado, Panamá continuaba siendo cuatro veces más mortal para los negros que para los blancos.

También debe destacarse que la incidencia de las muertes violentas no había disminuido. En 1907-1908 hubo 104; el último año de la construcción, 138. Gorgas, en su primer informe, había afirmado que el número de muertes violentas «era muy excesivo» y expresó su preocupación particular por el hecho de que tales muertes habían sido causadas por accidentes ferroviarios. En 1913-1914, 44 personas habían muerto por dicha causa, más que el año anterior.

De las 138 personas que murieron como consecuencia de la violencia en el último año, 106 se citaban como «de color».

El jornalero negro que no había estado alguna vez en el hospital era una excepción. Muchos habían entrado y salido tres, cuatro y hasta cinco veces. Los registros tampoco señalan el número de hombres que quedaron lisiados permanentemente. «Algunos de los costes del canal están aquí —escribía Harry Franck hablando de los pabellones para negros que había en el hospital—, negros robustos, vestidos con una especie de pijama, sentados en los corredores o en sillas de ruedas, algunos con una sola pierna, algunos

sin piernas. No podías evitar preguntarte qué se sentiría al tener el cuerpo arruinado tan pronto en la vida por ayudar a cavar una zanja para una potencia extranjera que, por muy bien que te trate materialmente, no le importas ni un comino más que sus viejas locomotoras desgastadas que se oxidan en la selva.» Muy pocos trabajadores habían estado alguna vez en un hospital hasta que llegaron a Panamá. A la mayoría jamás los había tratado un médico, y menos aún un médico o una enfermera blancos. Así pues, los trabajadores negros enfermos o heridos solían llegar la primera vez a un hospital con un gran temor por lo que pudiera pasarles una vez que estuvieran dentro. A juzgar por los relatos de primera mano disponibles, ninguna experiencia les dejaba una impresión más duradera.

James A. Williams, jamaicano, cayó enfermo en 1910 cuando todavía no había cumplido los veinte años. Trabajaba en la cocina de un campamento de trabajo. Su propio relato, escrito veinticinco años después, es uno de los más gráficos que se conservan en los archivos del canal. Lo presentamos a continuación:

> Una mañana el doctor que hacía su visita habitual a la cocina fue informado por algunos de que yo tenía fiebre. El doctor se acercó a mí de inmediato y me tomó el pulso. Puedo recordar que me dijo: «Vas a enfermar, muchacho. Vete directamente al campamento de los enfermos y dile al encargado que te mande para el hospital enseguida»; y además me preguntó: «¿Eres hombre temeroso de Dios?». Contesté que sí. Me dijo que me iba a morir. Apenas quedaba tiempo para tomar el tren de mediodía y el doctor corrió al campamento de los enfermos y ayudó a llenar los papeles que se necesitaban y me pusieron en el tren para el hospital de Ancón. Doctor Beard era el nombre del médico de esa sección.
>
> Me colocaron en una camilla en el tren que iba al hospital durante todo el camino y cuando el tren llegó a la estación de Panamá había allí muchas ambulancias tiradas por caballos aguardando a los pacientes que iban para el hospital. Llegamos luego al gran Pabellón 30 para ser ingresados y una enfermera estadounidense muy amable empezó a tomarnos el pulso y a señalar a cada paciente la cama que le tocaba. Cuando llegó a donde yo estaba y tomó mi mano, me di cuenta de que estaba asustada y llamó al celador y le dijo que no pusiera a este paciente bajo la ducha, sino que le diera un baño de cama. Yo me preguntaba qué sería un baño de cama, puesto que nunca había estado antes en un hospital. Sin embargo, fui conducido al pabellón por el celador, señor St. Hill, y me entregó al señor Norman Piercy, compatriota mío y nacido en Portland, Jamaica, pero en esa ocasión no nos reconocimos. El señor Hill le dijo a Piercy: «Dale a este paciente un baño de cama». Mientras yo seguía preguntándome qué querrían decir con eso de un baño de cama, vi que el señor Piercy colocaba sobre la cama una manta impermeable, dos cubos llenos de hielo picado y varios cubos de agua, y sin tener la cortesía de consultarme, me desnudó y me colocó en esa agua espantosamente fría. Para ser sincero,

yo pensé que no viviría más tiempo. Sin embargo, me dio un baño completo, me secó con una toalla y me colocó en una cama blanca y limpia. Por un momento sentí frío, pero todavía estaba molesto por ese baño de hielo, puesto que nunca antes había oído o visto semejante cosa […].

La siguiente impresión la tuve cuando sentí un poco de sed y vi que alguien venía con un vaso de agua, y me alegré, pues pensaba que era agua helada de la que yo sentía mucha necesidad, y la amable enfermera me la dio y me dijo que bebiera. Estaba tan sediento de un trago de agua, que me apresuré y tan pronto como el agua llegó a mis labios, ya estaba en el estómago. Le digo que nunca antes había probado algo tan terriblemente amargo. Siempre había oído hablar de la quinina, pero yo pensaba que tenía buen sabor. Y cada dos horas me daban ese líquido amargo, de día y de noche, y en vez de quitarme la fiebre, yo me iba poniendo peor.

Entonces sucedió la siguiente cosa. Yo estaba frente al escritorio de la enfermera y una vasija con agua limpia estaba colocada cerca de mí. Yo pensé que esa agua estaba colocada allí para que yo bebiera. Como en ese momento tenía sed, cogí con la mano tres pequeñas cantidades tres veces y las tragué, y cuando oí que la enfermera me preguntaba que qué estaba bebiendo, yo no pude responderle pero vi cuando levantó el teléfono y yo no sabía qué sucedía hasta que descubrí unos cinco doctores sobre mí y me encontré vomitando. Y pocas horas después me di cuenta de que me estaban sacando sangre del brazo. Luego ya no tuve noticia de aquel líquido amargo. Durante toda la noche no me molestaron con esa cosa.

A la mañana siguiente vinieron dos hombres con una camilla, me levantaron de la cama y me colocaron sobre la camilla y me sacaron del pabellón. Yo pensé que me iban a enterrar, porque yo ya estaba realmente muerto. Sin embargo, fui llevado al Pabellón 24 […] que era el lugar donde estaban atendiendo a los pacientes de fiebre tifoidea. Habían descubierto que lo que yo tenía no era malaria, sino fiebre tifoidea.

Lo que yo puedo decir con toda sinceridad de aquellas enfermeras estadounidenses es que mi propia y querida madre no hubiera sido más amable y cariñosa conmigo. Lo hacían todo humanitariamente, hasta dejarme tomar un poco de alimento para mantenerme con vida. Yo debo hablar aquí del incidente con el agua que bebí de la vasija que estaba junto a mi cama. Era agua envenenada para matar las moscas que zumbaban alrededor, cuando yo pensé que la habían colocado ahí para que yo bebiera, puesto que nunca antes había estado en un hospital.

Nunca podré olvidar, nunca, la cariñosa amabilidad con que me trataron aquellas enfermeras, especialmente en el Pabellón 24. No me apetecía ninguna comida; mi vida se estaba consumiendo. Pero me rogaron mucho que tomara algún alimento, y no solo eso, sino que vigilaban muy de cerca la forma como los celadores de color trataban a los pacientes.

Una noche, la enfermera de turno se acercó a mí y me dijo: Ahora, cama 6, si no tomas algún alimento, nunca te vas a poner bien. Y el tono con que me hablaba, con su mano puesta sobre mi cabeza, me obligó a tragar un poco de leche y seguí tomándola poco a poco y, al cabo de unos días, ella vino durante el turno de la noche y me dijo: Te estás poniendo bien, cama 6. Yo empecé a tener ganas de tomar leche. Luego ellas empezaron a darme ponche de leche y huevo dos veces al día y verdadero whisky estadounidense todos los días. No se me permitía levantar la cabeza de la almohada, aunque ya me sentía bien. Empecé a sentir mucha hambre, pero solo me daban líquidos durante las tres semanas siguientes cuando dejé de tener fiebre. Un día, a la hora de la comida, me dieron una patata asada. Oh, cómo la disfruté. Pero esto no satisfacía mi

terrible apetito. Sin embargo, las enfermeras y los médicos me convencieron de que tal inanición era para mi bien.

Una mañana del mes de mayo el doctor Connor, el doctor de noche, llegó al pabellón que entonces dirigía con el doctor Bates. El doctor Connor se acercó a mi cama con la enfermera, cogió mi gráfica y me preguntó: ¿Cómo te sientes, Jones? Yo repliqué: Muy bien, doctor. Me preguntó si tenía hambre. Yo le dije que sí. Él se volvió hacia la enfermera y le ordenó que me diera una dieta ligera y un par de pijamas.

La mañana en cuestión, cuando me dieron los pijamas y me dijeron que me levantara de la cama e intentara caminar, me tenía que sujetar a cada paso que daba. Esa mañana me dieron una taza de avena cocida con leche, dos huevos, pan con mantequilla y una deliciosa rebanada de melón. Pero no dejaron de darme el whisky y el ponche durante esos días, y una semana después me dieron la «dieta completa». Entonces me sentía feliz y bien, y a la hora de la comida nos dijeron que si queríamos algo que no estaba en la mesa, avisáramos.

Me dieron de alta en mayo y el tratamiento me había puesto tan gordo y robusto que cuando vine a casa a San Pablo, mi tía se sorprendió de lo bien que me encontraba.

Me puse enfermo en abril y estuve en el hospital hasta mayo de 1910[27].

Si los trabajadores negros se hubieran alojado en viviendas con ventanas y puertas cubiertas con tela de alambre, semejantes a las que se proporcionaban a los empleados blancos en las zonas donde las autoridades sanitarias ejercían su control, es muy probable que la malaria se hubiera erradicado, como sucedió con la fiebre amarilla. En total, la pérdida de vidas por enfermedad en los diez años que duró la construcción del canal fue inferior a cinco mil personas. Pero Gorgas declaró más tarde que si las condiciones hubieran continuado siendo las mismas que durante la época francesa, las muertes habrían superado las 68.000 (es decir, una tasa de mortalidad de doscientos empleados de cada mil). Los obreros negros y todo el mundo consideraban un milagro del progreso de la medicina el hecho de que un hombre como James Williams o los otros miles de enfermos sobrevivieran a pesar de todo.

Durante los diez días que Charles Francis Adams comió en el hotel Tívoli, había visto exactamente tres moscas caseras; era, sin duda, una época maravillosa. Al corresponsal de *The Outlook*, después de una difícil ascensión por las colinas que se encontraban más allá de Paraíso, se le mostró un bidón galvanizado lleno de petróleo, colocado en un tablón sobre una pequeña corriente de tal manera que el petróleo goteaba lenta y constantemente sobre el agua y se iba flotando hacia el trazado del canal.

Una solución tan sencilla para un problema tan grave, escribía, no era una de las menores «maravillas» de Panamá.

Parecía que solo había un aspecto del progreso logrado en el Istmo sobre el que se podía manifestar algún escepticismo o preocupación razonable. Las relaciones entre los constructores del canal y la población local, difíciles desde un principio, habían sufrido un deterioro notable. «Por temperamento y tradición nos encontramos a miles de kilómetros de los panameños —señalaba el corresponsal de *The Outlook*— […] la secular hostilidad hacia el "gringo" se encuentra muy arraigada. Las diferencias de lenguaje, costumbres y prácticas religiosas mantienen abierta la brecha.»

Para el estadounidense medio, Panamá era una tierra de gente oscura, ignorante y de pequeña estatura que obviamente le disgustaba («es difícil que te guste una gente que se ha propuesto desagradarte»). Se decía que todo el país sufría un «caso crónico de resentimiento». El panameño —cualquier panameño sin distinción de posición o situación social— era un *spiggotty* o *spig*, términos que supuestamente se derivaban de la equivocada pretensión de los cocheros que en los primeros años afirmaban que podían *speak-da-English*.

Se pensaba que el panameño era muy poco agradecido por todo lo que se había hecho por él. Cuando Robert Wood declaró en un discurso años después que Estados Unidos había creado toda la riqueza de Panamá, expresaba la profunda convicción que tenía cualquier estadounidense que hubiera trabajado en el canal.

Como era de esperar, el panameño se resentía del poder del gringo, de su desaprobación de la manera de vivir panameña. Los estadounidenses eran gritones, arrogantes, maleducados y bebedores. El canal que iba a llevar una prosperidad tan indecible a todos no parecía estar haciendo tal cosa. Los economatos de la Zona habían privado a los comerciantes locales de una bonanza esperada por mucho tiempo; y el pueblo panameño que no podía hacer allí sus compras se quejaba de que tantos productos y tan baratos fueran privilegio exclusivo de los bien pagados trabajadores del canal. Incluso los esfuerzos de Gorgas fueron una fuente de resentimiento.

> Nos odian porque limpiamos sus ciudades y las mantenemos limpias [conjeturaba un escritor], no porque quizá prefieran realmente la antigua suciedad y las calamidades,

> sino porque corregirlos significa que no eran perfectos antes de que llegáramos. Pues la principal cualidad del panameño es su orgullo, y ese sentimiento es precisamente el que nosotros los estadounidenses caprichosa o necesariamente hemos ultrajado.

Viendo la pobreza de los panameños que vivían en los antiguos poblados del Chagres dentro de la Zona, muchos estadounidenses podían entender los sentimientos expresados por Rose van Hardeveld:

> Los pobres estaban literalmente a nuestro alrededor. Pienso que cada uno de nosotros encontraba entre nuestras lavanderas o vendedores de frutas uno o dos que eran mucho más miserables que los demás, y que parecían estar pidiendo ayuda personal a nosotros que tanto teníamos cuando ellos no tenían nada.
>
> Todos los días nos enterábamos de muchos descuidos y crueldades innecesarios. Parecía que no procedían tanto del deseo de ser crueles o descuidados como del hecho de que no conocían nada mejor […].
>
> Todas nuestras mujeres se sentían profundamente apenadas por los niños de ojos tristes que veían todos los días y, sin embargo, era poco lo que podíamos hacer que tuviera un beneficio permanente.
>
> Si les dábamos ropa, lo único que se lograba era que se sintieran descontentos con lo que tenían, y el dinero solía gastarse en ron o billetes de lotería. Llegamos a sentir que la caridad en realidad no era muy buena como tal.

A un estadounidense que se había esforzado por hacer algo lo habían sustituido enseguida. Rufus Lane, un antiguo marinero de Massachusetts, había llegado buscando un puesto durante la etapa de Stevens. No poseía preparación técnica, pero tenía una carta de presentación de Henry Cabot Lodge y hablaba con fluidez español, de modo que se decidió encargarle «las municipalidades de la Zona del Canal en la selva», un puesto que no tenía ningún sentido, pero que él se tomó muy en serio. Los «panameños de la selva» —indios e indios occidentales— empezaron de inmediato a hacer lo que les enseñaba. «Desbrozaron la selva en torno a sus chozas —informó el diplomático William Sands—. Comunicaron sus viviendas mediante pequeñas veredas […] aprendieron a deshacerse de la basura que provocaba las enfermedades y a establecer sencillos centros de primeros auxilios e higiene. Efectuaban reuniones de todo el pueblo según el plan primitivo de Nueva Inglaterra […]. El trabajo de Lane me parecía una de las cosas mejores que los estadounidenses estaban haciendo en Panamá.» Pero Lane y su obra fueron abolidos por un comité visitante del Congreso, uno de

cuyos miembros dijo a Sands: «Esta gente no tiene mayor utilidad que los mosquitos o los buitres; deben ser exterminados junto con ellos».

Con el avance de las aguas del lago de Gatún, millares de pobladores fueron despojados de sus tierras y casas, y trasladados a sitios más elevados. Pero muy pocos creyeron que se les daba una compensación justa y se quejaron amargamente de que hubieran decidido por ellos su nueva ubicación. «Los estadounidenses se aprovechan de la gente pobre porque no tiene quien hable por ella», declararía con tristeza una mujer más de sesenta años después, recordando la casa que su familia se había visto obligada a abandonar.

De los directivos que estaban al mando de la obra, solo Gorgas parecía saber cómo no enemistarse con los panameños. Pocos hablaban español o se esforzaban por aprenderlo. Goethals no lo hablaba en absoluto. («¡Oh, supongo que sabía cómo decir no!», recordaba un estadounidense con desaprobación.) Durante su primer año en el puesto, Goethals había escrito a uno de sus hijos que una comida oficial ofrecida por el presidente Amador y su esposa fue «la situación más angustiosa a la que me he enfrentado». Lo habían colocado entre la señora Amador y la señora Obaldía, ninguna de las cuales hablaba inglés.

Amador había muerto en 1909, no mucho después de que le sucediera en el cargo José de Obaldía. No se sabe lo que Goethals pensaba de Obaldía, pero mucho antes había descrito a Amador como una persona «que no valía mucho». Y cuando Obaldía, después de tomar posesión de su cargo, reveló en privado algunos hechos internos del régimen de Amador, fue como si se confirmaran todas las peores certidumbres de los estadounidenses sobre la ampulosidad de la política y los políticos panameños. Es imposible saber cuánto de verdad había en la información, pero lo importante es que los directivos estadounidenses la creyeron a pies juntillas.

La información se refería a que habían desaparecido cerca de 300.000 dólares del tesoro panameño, y que se había descubierto cuando Obaldía tomó posesión. Parece que Goethals se había enterado el 8 de octubre de 1908 por una carta confidencial del almirante Rousseau escrita cuando aquel se encontraba fuera del Istmo en misión oficial. «Se dice que Amador

se queda con la mitad del dinero —informaba Rousseau—. Amador no solo cargó al Gobierno panameño todos los festejos privados, regalos y demás ofrecidos al presidente y la señora Roosevelt, al secretario Taft, al secretario Root y a su señora, sino también el regalo de bodas entregado a la señorita Roosevelt. Las cantidades cargadas a la cuenta del Gobierno son de cinco a diez veces mayores que los gastos reales. Obaldía y su partido están furiosos y amenazan con publicar a los cuatro vientos lo que Amador ha hecho.» Pero como Rousseau explicaba más adelante, había aceptado mantener «tapada» la historia por respeto a Roosevelt y a su familia.

Tampoco hubo ninguna alarma oficial manifiesta por la gran animosidad entre los dos pueblos. Tales sentimientos prevalecían, como parecía aceptarse, pero siempre había sido así, desde la época del desembarco de la primera oleada de buscadores de oro en 1849. Y, sin duda, no tenía una solución pronta ni sencilla.

Para el estadounidense medio que trabajaba en el canal, el orgullo herido o la «cólera reprimida» del panameño (por usar las palabras de un reportero) solo constituían una preocupación marginal. Habría tiempo suficiente después para resolver esas dificultades. Por ahora la obra iba marchando demasiado bien, el estado de ánimo era muy elevado y el fin estaba demasiado a la vista para pararse a pensar en otra cosa.

21
EL TRIUNFO

«Todo está a una escala colosal.»

Scientific American
(8-III-1911)

I

Me resulta difícil transmitirles el sentimiento que a todos nos embarga en relación con la obra —decía Robert Wood—. Es muy raro que un hombre pueda ver su propia obra; pero nosotros la hemos visto físicamente […] un año tras otro.»

La vieron al excavar el Tajo de Culebra, al construir los muelles y almacenes, al tender el nuevo ferrocarril; la vieron en las fortificaciones que se erigieron en Punta Toro, en la isla Margarita de Bahía Limón y en las islas de Perico, Flamenco y Naos de la bahía de Panamá. (Los gigantescos cañones de 400 milímetros de calibre que se instalaron en las fortificaciones eran las armas más grandes y pesadas que poseía Estados Unidos, con un alcance de más de 32 kilómetros.) También la vieron en la planta hidroeléctrica que se construyó junto al desagüe de la presa de Gatún y en la presa misma, que una vez terminada parecía que había estado siempre allí, muy semejante a la morrena de un enorme glaciar. Fue un progreso medible.

Y también estaba el lago. Había comenzado a surgir cuando se cerró el canal de desvío occidental en 1910, sin que estuviera terminada la presa. A partir de entonces, mientras el agua subía centímetro a centímetro por el talud inclinado de la parte interior y el Chagres se reunía y dispersaba tierra adentro kilómetro tras kilómetro, la percepción del tipo de canal tan diferente que iba a ser, la concepción de un largo brazo de agua dulce suspendido en la selva, comenzaba a tomar forma y producía buen efecto.

El interés popular en Estados Unidos aumentaba de forma proporcional a medida que el sueño se iba convirtiendo en realidad. Durante los últimos años de la construcción aparecieron cientos de artículos en las revistas y los suplementos dominicales de los periódicos con títulos como «El espíritu del gran Job» (haciendo un juego de palabras con Job, personaje bíblico famoso por su paciencia, y trabajo en inglés), «Se realiza el sueño de Panamá», «Un gran trabajo muy bien hecho», «La mayor obra de ingeniería de todos los tiempos» y «Nuestro Canal». En 1913, antes de la proyectada gran inauguración, se publicaron más de doce libros sobre Panamá y el canal.

Pero también fue en los últimos años de la obra cuando las grandes esclusas tomaron forma ante los ojos de todos, y fueron la proeza técnica más interesante e importante de la construcción. Constituyeron el triunfo estructural de Panamá. En dimensiones generales, tamaño, peso y en los mecanismos e ingenioso aparato de control incorporados en su diseño, superaban a las estructuras similares del mundo. Eran, como se afirmaba con frecuencia, los poderosos portones del canal de Panamá. Pero eran mucho más que monumentales, pues no se limitaban a estar ahí, como un puente o una catedral, sino que *trabajaban*. Estaban hechas de hormigón y de miles de partes móviles. Grandes elementos esenciales se habían fabricado en Pittsburgh, Wheeling, Schenectady y en otras ciudades. En un sentido muy real, eran máquinas colosales, las más grandes concebidas, y en su forma final, funcionarían con la precisión de un reloj suizo. Sin duda, eran un portento de la ingeniería de todos los tiempos, pero por razones que la mayoría de la gente no comprendía.

Se tardaron cuatro años en construir todas las esclusas desde el momento en que se vació el primer hormigón en el suelo de Gatún el 24 de agosto de 1909. Lo que más impresionaba era su tamaño, sobre todo vistas durante los últimos estadios de su construcción antes de que entrara el agua. Los visitantes que se colocaban en el suelo seco de la cámara de una esclusa cuando todavía estaba abierta a la luz experimentaban la sensación de haber perdido de repente el sentido de las dimensiones. Cada cámara era un inmenso foso de hormigón cerrado en ambos extremos por compuertas de acero. Los muros laterales tenían una longitud de 304 metros y se elevaban casi 25 metros, una altura mayor que la de un edificio de seis pisos. Era como si se viera una calle amplia y llana de unas cinco manzanas de longitud con un muro continuo de edificios de seis pisos a cada lado, pero sin ventanas ni puertas, sin nada que aportara una escala humana. Las compuertas de los extremos, que se abrían parcialmente al cielo, parecían imágenes de un sueño.

En el año 1913, el mayor de los «leviatanes del océano» era un barco más grande de lo que había sido el *Titanic*, el flamante *Imperator* de 52.000 toneladas de la línea Hamburgo-América. El *Imperator* tenía cabida para 5.500 personas (para las que llevaba no menos de ochenta y tres botes salvavidas); contenía un «baño pompeyano» y un «salón social», donde se podían reunir setecientos pasajeros que viajaran en primera clase. Y todo el *Imperator* cabía dentro de la cámara de una esclusa con amplitud de sobra (casi dos metros a los lados y más de dieciocho metros en cada extremo). Si una sola cámara se hubiera colocado en posición vertical sobre uno de sus extremos, habría sido la estructura más alta del mundo, superando a la Torre Eiffel[28].

El pintor Joseph Pennell bajó al fondo de una cámara vacía de la esclusa de Pedro Miguel, y las formas de las puertas y los muros que se alzaban ante él le resultaron tan imponentes que casi fue incapaz de pintarlas. Walter Bernard, el dueño de la revista *Scientific American*, regresó del Istmo para escribir un artículo que tituló «Las esclusas mamut», en el que confesaba que era imposible abordar el tema «sin dejarse arrastrar por el

concepto de lo superlativo». Otro visitante recordaría «el sentimiento que sigue a una ceremonia religiosa celebrada en una gran catedral».

Para construir la Gran Pirámide, la Muralla China o las catedrales de Francia se colocaron bloques de piedra uno sobre otro, según la modalidad de la época. Pero los muros de las esclusas de Panamá se vaciaron desde arriba, cubo a cubo, en moldes gigantescos. Y dentro de esos moldes había otros para crear los diferentes conductos y túneles, las cámaras y corredores especiales requeridos dentro de los muros. Todo tenía que crearse primero en negativo para obtener la estructura deseada en positivo.

Además, la obtención del material para la construcción era en sí misma una «ciencia» que requería medidas específicas y rigurosas, y un sistema racionalizado de entrega desde la planta mezcladora hasta el lugar de construcción. Era indispensable la sincronización.

El hormigón —una combinación de arena, gravilla y cemento (mezcla este de cal y arcilla)— se conocía desde la época de los romanos, pero se empleó muy poco como material de construcción hasta finales del siglo XIX y solo para cimientos y suelos. Los diques secos y los rompeolas se construían con hormigón armado —hormigón al que se añadían varillas de metal—, y a comienzos de la década de 1900 se levantaron varios edificios importantes con ese mismo material en Europa y Estados Unidos, así como silos, algunos puentes pequeños y el almacén de Montgomery Ward en Chicago. George Morison trazó los planos para el puente de hormigón del parque de Rock Greek en Washington, y en 1912 ya se estaba construyendo un enorme puente ferroviario de hormigón, el Viaducto de Tunkhannock, cerca de Scranton (Pensilvania). Sin embargo, todavía no se había intentado hacer algo tan enorme como las esclusas de Panamá, y hasta la construcción de la presa de Boulder, en la década de 1930, ninguna estructura de hormigón igualaría su volumen total. La mayor cantidad de hormigón vaciado en un día alcanzaba unos 1.292 metros cúbicos. Solo en Gatún la media diaria casi duplicaba esa cantidad.

«No hay otra estructura en el mundo que contenga una cantidad tan grande de material», escribía con orgullo William Sibert sobre el gran tramo de esclusas de Gatún, que medían 1.600 metros de un extremo al otro. La cantidad de hormigón vaciado superaba 1.520.000 metros cúbicos —una

cantidad suficiente, según se afirmaba, para levantar un muro de 2,50 metros de espesor, 3,60 metros de altura y 214 kilómetros de largo—. En conjunto, las esclusas del otro extremo del canal, en Pedro Miguel y Miraflores, eran aún más grandes, con un volumen de 1.824.000 metros cúbicos.

Todas las cámaras de las esclusas tenían las mismas dimensiones (33,50 por 304 metros) y se habían construido por pares, dos cámaras paralelas para que hubiera dos carriles de tráfico. El tramo único de esclusas de Gatún constaba de tres pares de cámaras. Había un par en Pedro Miguel y dos más en Miraflores, es decir, que había seis pares de cámaras en total (doce cámaras).

Cada par de cámaras compartía un muro central de poco más de 18 metros de altura. El ancho de los muros laterales iba de los 13 a los 15 metros a nivel del suelo, pero en la parte exterior se habían construido formando una serie de escalones de dos metros de altura cada uno desde un punto situado a unos siete metros de la base. Así pues, en su parte superior los muros solo tenían 2,5 metros de anchura. Los suelos de las cámaras eran de hormigón macizo con un espesor entre cuatro y seis metros.

Una vez terminados los muros laterales, su parte posterior con escalones se rellenaría por completo con tierra y piedras. Y cuando las esclusas entraran en funcionamiento, siempre tendrían agua por lo menos hasta la mitad, con lo cual su tamaño dejaría de parecer tan impresionante.

Observadas durante su construcción, eran una fantasía de enormes monolitos de hormigón, de moldes de lámina de acero que parecían bastidores de teatro en blanco, de monstruosas grúas y cables transportadores —las brigadas aéreas de cubos, como alguien los denominó —, y de pequeños ferrocarriles automáticos que cambiaban de vía aquí y allá. El enjambre de obreros parecía perderse junto a las estructuras que se alzaban y el increíble conjunto de artilugios mecánicos. El ruido era ensordecedor.

En Gatún, los grandes cubos cuadrados de hormigón de casi seis toneladas se balanceaban por el aire hasta llegar al lugar preciso de las esclusas donde vertían su carga, todo por medio de un espectacular cable transportador. A cada lado de las esclusas se levantaban torres de acero de

26 metros de altura (cuatro a cada lado) y los cables cubrían una distancia de unos 244 metros. Las torres iban sobre raíles, así que podían trasladarse a medida que avanzaba el trabajo.

La arena y la gravilla se transportaban en barcazas por el antiguo canal francés y se amontonaban cerca de la planta mezcladora. Luego un pequeño tren automático, cuyos vagones entraban y salían sobre una vía circular, introducía la arena, la gravilla y el cemento en la planta, que constaba de ocho mezcladores de hormigón. Otro tren de dos vagones de plataforma con dos cubos, arrastrado por una de las locomotoras francesas, llevaba el hormigón recién hecho hasta el cable transportador. Allí descendían dos cubos vacíos, se enganchaban los cubos llenos y se transportaban por el aire a una velocidad de unos 32 kilómetros por hora; luego regresaban para repetir el proceso.

Este sistema de entrega presentaba la ventaja de dejar libre la zona de trabajo, ocupada solo por los moldes en los que se vertía el hormigón. Tan pronto como se depositaba la carga de un cubo, los trabajadores extendían el hormigón fresco con las piernas hundidas en él hasta las rodillas.

Todas las esclusas se construyeron en secciones de once metros como monolitos independientes, cuya construcción requería una semana de trabajo. Los grandes moldes de acero, también sobre raíles, se trasladaban después hacia delante hasta la siguiente posición.

En Pedro Miguel y Miraflores, donde el terreno era menos abierto y espacioso que en Gatún, el jefe de la división, Williamson, y sus ingenieros civiles prefirieron usar grúas de brazos horizontales en lugar de cables transportadores; las grúas eran de un tamaño tan enorme que se las veía asomar por encima de la selva desde varios kilómetros de distancia. Algunas tenían forma de T gigantesca. Otras formaban una doble T y se las conocía como «grúas de cámara» porque estaban dentro de las cámaras de las esclusas, desde donde sus largos brazos horizontales llegaban al muro central y los laterales. Todas las grúas se movían sobre raíles y se autopropulsaban.

Las que tenían forma de T eran las «grúas mezcladoras». Un brazo de la T llevaba la arena, la gravilla y el cemento de los montones a las plantas mezcladoras situadas en la base de la T. El otro brazo transportaba los cubos

con el hormigón fresco a las grúas de las cámaras, que a su vez lo remitían al punto deseado. Toda la operación estaba lo más mecanizada posible y para el observador común que viera su desarrollo resultaba un espectáculo extraño y sobrenatural. El operador de la grúa de la cámara, el hombre que guiaba el hormigón a su destino, estaba sentado solo dentro de una pequeña caja que colgaba del brazo de descarga de la grúa, casi a cien metros del suelo.

Para construir las esclusas, las presas y los desagües se enviaron a Panamá cinco millones de costales y toneles de cemento desde Nueva York a bordo del *Ancón* y el *Cristóbal*. Un simple dato presupuestario proporciona una idea de lo que suponía dicha cantidad: se ahorraron 50.000 dólares en cemento recuperado una vez que Goethals dio la orden de que los trabajadores sacudieran cada bolsa tras vaciarla.

La gravilla y la arena para las estructuras más próximas al Atlántico —las esclusas y el desagüe de Gatún— llegaban por mar desde dos lugares situados al este de Colón, a 32 y 64 kilómetros, respectivamente; la gravilla, desde Porto Bello, donde se había construido una gran planta trituradora, y la arena, desde Nombre de Dios[29]. En la parte del Pacífico, la piedra (basalto o roca trapeana) se extraía y trituraba en la colina de Ancón y la arena venía de Punta Chamé, en la bahía de Panamá.

Para los criterios actuales, los ingenieros eran novatos en el uso del hormigón. Todavía no se habían descubierto algunos detalles sobre la proporción crucial de agua y cemento para la mezcla y sobre la sensibilidad del material a la agresión medioambiental. Construir algo tan grande como las esclusas de hormigón de Panamá era un reto sin precedentes, pero lo que se iba a erigir también tenía que conservarse en un clima donde casi todo, incluido el hormigón, podía desmoronarse rápidamente. Sin embargo, por muy elemental que fuera la tecnología teórica sobre el material, los resultados fueron extraordinarios. Después de sesenta años de servicio, el hormigón de las esclusas y desagües estaría en condiciones casi perfectas, lo cual, para los ingenieros actuales, resulta uno de los aspectos más excepcionales del canal.

El diseño y la ingeniería de las esclusas, resultados de años de planificación avanzada, pueden atribuirse en buena medida a tres hombres: el teniente coronel Hodges y dos civiles muy diestros, Edward Schildhauer y Henry Goldmark. Schildhauer, hombre menudo, bien afeitado y activo, era un ingeniero electrónico de treinta y pocos años. Goldmark, que con sus cuellos almidonados y su cabello escaso y bien peinado parecía un abogado de empresa, tuvo la responsabilidad de diseñar las compuertas de las esclusas.

El elemento fundamental que había que considerar y utilizar en las esclusas —el factor vital de todo el proyecto, con sus componentes estructurales, mecánicos y eléctricos— era el agua, que levantaría y bajaría a los barcos. La flotabilidad del agua haría casi ingrávidas las tremendas compuertas de las esclusas, compuertas dos o tres veces más pesadas que las construidas hasta entonces. La energía de la caída de agua del desagüe de Gatún generaría la corriente eléctrica necesaria para que funcionaran todos los motores del sistema y las locomotoras remolcadoras o «mulas eléctricas». El canal, en otras palabras, suministraría la energía que necesitaba.

Para elevar o bajar el nivel de agua de las esclusas (y así levantar o bajar los barcos en tránsito) no se necesitaría más fuerza que la de la gravedad. El agua fluiría a las esclusas desde arriba —del lago de Gatún o del lago de Miraflores— o saldría de ellas a los canales al nivel del mar. El agua entraría o se arrojaría fuera mediante túneles gigantescos que recorrían los muros central y laterales de las esclusas y cuyo diámetro era de 5,5 metros, casi tan grandes como los túneles del ferrocarril de Pensilvania bajo el río Hudson. En ángulo recto con estos túneles principales, incorporados en el suelo de cada cámara de las esclusas, había otros túneles transversales más pequeños, catorce en cada cámara, con capacidad suficiente para dar entrada a una carreta con dos caballos. Cada túnel transversal tenía cinco especies de pozos en el suelo, lo cual significaba que cada cámara contaba con setenta agujeros, por los cuales brotaría o se drenaría el agua, dependiendo de que las válvulas se abrieran o se cerraran.

Las válvulas de los túneles grandes eran inmensas compuertas corredizas de acero dispuestas en marcos como de ventana que se movían sobre rodamientos. Había dos compuertas para cada válvula que pesaban diez toneladas cada una. Para llenar una esclusa estarían cerradas las válvulas del extremo inferior de la cámara y abiertas las del extremo superior. El agua se vertería desde el lago por los grandes túneles hasta los túneles transversales y saldría por los agujeros del suelo de la cámara. Para soltar el agua de la esclusa estarían cerradas las válvulas del extremo superior y abiertas las del extremo inferior.

La razón para que hubiera setenta cavidades en el suelo de cada cámara era lograr una distribución equitativa sobre toda la zona de turbulencia del agua que entraba y, de este modo, someter a la cámara y a los barcos a un mínimo trastorno. La intención de los ingenieros era poder subir o bajar un barco dentro de la cámara en unos quince minutos.

De las partes móviles del sistema, las mayores y más notables eran las compuertas de las esclusas o «compuertas de inglete», como se las conocía, que se abrían como las puertas de dos hojas y se cerraban formando una V aplastada. Las hojas de las compuertas pesaban varios cientos de toneladas cada una y eran las mayores del mundo. Su construcción se inició en Gatún en mayo de 1911. Su estructura era muy sencilla y no planteaba dificultades más que por su tamaño. Eran láminas de acero remachadas a una rejilla de vigas de acero, igual que el casco de un barco de acero o el ala de un avión moderno, al que se parecían mucho, aunque en un tamaño muy superior. Y al ser huecas y estancas, flotarían una vez que hubiera agua en las esclusas, con lo cual el peso sobre sus goznes cuando estuvieran en funcionamiento sería relativamente pequeño.

Todas las hojas tenían una medida estándar de 20 metros de ancho y dos metros de espesor; pero su altura variaba entre los 14 y los 25 metros, dependiendo de su posición. Las mayores y más pesadas (745 toneladas) eran las de las esclusas inferiores de Miraflores, debido a la extrema variación de las mareas del Pacífico.

Durante la construcción, los inspectores se metían dentro de las compuertas por un sistema de bocas de acceso para comprobar cada remache, una tarea que resultaba muy incómoda porque el sol calentaba la

cubierta exterior de acero. Todos los remaches imperfectos se retiraban y reemplazaban, y se comprobaba la hermeticidad de la cubierta llenando las hojas de agua.

Como medida de precaución, también iba a haber un duplicado de todas las compuertas. Detrás de cada conjunto de puertas dobles había otro igual por si el primero no funcionaba bien o algún barco lo golpeaba. Y como cada cámara de las esclusas (salvo las esclusas inferiores de Miraflores) tenían su propio conjunto de compuertas intermedias, el sistema completo constaba de 46 compuertas (92 hojas) y su tonelaje total (60.000 toneladas) superaba casi en la mitad el de los grandes barcos como el *Titanic*.

Las compuertas intermedias tenían como objetivo conservar el agua. Aunque las esclusas se habían construido para dar cabida a barcos tan grandes como el *Titanic* o el *Imperator*, o incluso mayores, cada cámara se podía reducir de tamaño cerrando las compuertas intermedias si el barco que pasaba no era de los gigantes y podía caber en una cámara de 183 metros o menos. Y de todos los barcos transatlánticos que había en el mundo por entonces, cerca del 95 por 100 eran menores de los 183 metros.

Para elevar un gran buque mercante o un barco mayor de 183 metros hasta el nivel del lago de Gatún era necesario quitarle al lago 98.280.000 litros, el equivalente del suministro diario de agua de una ciudad grande. Para el paso completo del canal de un océano al otro, el gasto de agua duplicaba dicha cifra, y era agua dulce que se vertía al mar.

El desafío técnico de las compuertas de las esclusas era su ingeniería mecánica, su diseño y la fabricación de todos los mecanismos necesarios que las abrían y las cerraban herméticamente. Un «accesorio» tan básico como el juego de goznes exigía especificaciones diferentes de cualesquiera de los producidos antes por los fabricantes. Las piezas perfectas y precisas tenían que fundirse en un acero especial, pesaban miles de kilos y debían soportar una presión de varios millones de kilos. El juego de abrazaderas que se usaba para sujetar la parte superior de las compuertas a los muros de las esclusas pesaba siete toneladas y parecía la creación metálica de un escultor de nuestros días.

Las compuertas se abrían y se cerraban por medio de un mecanismo muy sencillo y potente, ideado por Edward Schildhauer. Las hojas de las

compuertas estaban conectadas por largos brazos de acero a unas enormes ruedas impulsoras horizontales, ocultas dentro de los muros de la esclusa. Estas ruedas de casi seis metros de diámetro estaban equipadas cada una con un gran motor eléctrico; y ruedas y brazos funcionaban como la rueda motriz y la vara conectora de una locomotora, pero al revés, porque en este caso la energía salía de la rueda. Para abrir o cerrar una compuerta, la rueda giraba unos doscientos grados.

Para diseñar esta pieza esencial del aparato, el joven ingeniero no contó con ningún modelo establecido. Los datos disponibles «eran discrepantes», escribió, y tenía que considerar fuerzas como la fricción mecánica, la aceleración, la resistencia del viento y el efecto de los distintos niveles de agua en los dos lados de la compuerta. La prueba contundente sería la apertura y el cierre de las compuertas más pesadas en una cámara sin agua. Pero recordando la primera de estas pruebas «en seco», Bishop escribió que «las compuertas se abrían y se cerraban con la misma facilidad que una puerta cualquiera».

Pero pese a la gran destreza demostrada por Schildhauer en este y otros diseños y a los notables éxitos que logró con Goldmark en todo lo que emprendieron, los resultados definitivos fueron sobre todo una asombrosa demostración de lo mucho que había avanzado la tecnología industrial. Entre las proezas más llamativas del canal de Panamá, por ejemplo, se encuentra el hecho de que todas las piezas de ferretería para las compuertas de las esclusas —los mecanismos de elevación de los tubos de las válvulas, los rodamientos, equipos y arbotantes especiales para las máquinas de las compuertas y las 92 ruedas impulsoras— los produjo un único fabricante en Wheeling (West Virginia). En 1878, solo treinta y cinco años antes, el maestro fundidor cuáquero David S. Morrell se había quedado maravillado ante un sistema relativamente sencillo para la fundición del acero presentado por los franceses en la Exposición Universal de París. Casi todo lo que había visto entonces superaba las técnicas más avanzadas empleadas en las fundiciones de Pittsburgh y en las suyas de Johnstown. Y ahora una organización relativamente minúscula como la Wheeling Mold & Foundry Company, en un centro industrial pequeño, era capaz de producir piezas de fundición en tamaños y cantidades que ni siquiera se imaginaban en 1878, y

con aleaciones de acero que solo se usaban antes en ínfimas cantidades para la fabricación de instrumentos de precisión y cuchillería. El acero de carbón, el acero de níquel, el acero de vanadio, todos de dureza excepcional y enorme resistencia a la corrosión, se habían desarrollado para la fabricación del armamento naval antes del cambio de siglo, pero fue la llegada del automóvil la que estimuló su producción real. Por ejemplo, la Ford Motor Company había adoptado el acero de vanadio para la fabricación de sus motores en 1904, y también se hicieron de dicho material las piezas más importantes de las compuertas de las esclusas, la gran plancha sobre la que giraba la base de cada hoja de la compuerta, una plancha que no solo tenía que soportar el peso de la puerta, sino su constante inmersión en agua.

La diferencia más evidente y destacada con mayor frecuencia entre los esfuerzos franceses y estadounidenses en Panamá, entre el fracaso y el éxito, radicaba en la aplicación de la ciencia médica moderna, los métodos de financiación y el tamaño del equipo de excavación empleado. Pero también debe entenderse que el canal que se construyó fue muy distinto al que se hubiera podido realizar treinta años antes. No solo fue un canal mucho más ancho que el proyectado (las esclusas tenían casi el doble de ancho que las diseñadas por Eiffel, que medían 18 metros de ancho por 180 metros de largo); fue construido de forma diferente y con materiales distintos. «Por muy atractivo que resulte para la imaginación el canal de Panamá como la realización de un ideal —escribió un periodista perspicaz —, es sobre todas las cosas un logro práctico, mecánico e industrial.»

En ningún lugar resultaba más evidente que en la ciudad de Pittsburgh, donde unas cincuenta fábricas, fundiciones, talleres de máquinas y distintos fabricantes especializados trabajaban para el canal haciendo remaches, pernos, tornillos y tuercas (por millones), viguetas y tirantes de acero, moldes de acero para los muros de las esclusas, tuberías especiales plegables de acero para los túneles interiores de los muros y rodamientos de acero (18.794) para las válvulas de espiga y las compuertas de los desagües. La construcción de las compuertas se había encomendado a McClintic-Marshall, una firma contratista de Pittsburgh especializada en construcción de puentes de acero pesado.

El linaje estructural de las enormes grúas utilizadas en las esclusas del Pacífico se remontaba hasta la Torre Eiffel. Los cables de acero empleados en los cables de transporte y las grúas, y en todas las palas de vapor y las dragas, tuvo sus orígenes en el puente de Brooklyn, y la mayor parte fue fabricado por John A. Roebling Sons.

Las grúas, los cables de transporte, las quebrantadoras y las mezcladoras de cemento funcionaban con electricidad. La energía motora del canal, todo su sistema nervioso, era la electricidad, y un canal todo eléctrico era algo enteramente nuevo bajo el sol e imposible solo diez años antes.

El funcionamiento de las esclusas dependería nada menos que de 1.500 motores eléctricos. Todos los controles eran eléctricos. La General Electric Company fabricó cerca de la mitad de todos los aparatos eléctricos que se necesitaron durante la construcción y prácticamente todos los motores, transmisores, conmutadores, conexiones y generadores que se instalaron de forma permanente, además de las locomotoras de remolque y todo el alumbrado.

Además de los noventa y dos motores que se utilizaban para mover las compuertas de las esclusas, había otros cuarenta y seis motores más pequeños que ponían en marcha los mecanismos de «forzamiento de ingletes» que cerraban las hojas de las compuertas una vez que estaban en la posición adecuada. Sobre la parte superior de cada compuerta había un estrecho pasadizo provisto de un barandal para que los encargados de la vigilancia pudieran ir y venir de un lado a otro de la esclusa cuando las compuertas estaban cerradas. Con las compuertas abiertas, las barandillas quedarían en medio, así que también se subían y bajaban con un motor eléctrico.

Más de cien motores de 40 caballos de fuerza hacían funcionar las grandes válvulas en los principales túneles, mientras que se necesitaban los motores más grandes instalados, de 70 y 130 caballos de fuerza —similares a los que se utilizaban en las fundiciones de acero para el trabajo más pesado—, para «dos extraordinarias medidas de precaución» tomadas con el fin de salvaguardar de daños las compuertas de las esclusas.

Cuando un barco se acercaba a la entrada de la esclusa, quedaba detenido por una enorme cadena de acero que se tendía de un muro al otro de la cámara. La cadena se bajaba hasta quedar metida en una ranura especial del suelo de la cámara, solo si todo marchaba adecuadamente, es decir, si el barco estaba en la posición debida y controlado por las locomotoras remolcadoras. Si el barco estaba fuera de control y golpeaba la cadena, esta se arriaba poco a poco por medio de un dispositivo automático hasta que se detenía el barco a poca distancia de las compuertas. (Un barco de 10.000 toneladas, navegando a cinco nudos, podía ser detenido en menos de veintiún metros.) La longitud de la cadena superaba los 122 metros y sus extremos estaban sujetos a dos grandes pistones hidráulicos colocados en los muros de las esclusas. También había bombas para suministrar agua a los pistones y más motores eléctricos para accionar aquellas.

Si por alguna casualidad muy remota un barco rompía la cadena de contención o la sobrepasaba, las compuertas de seguridad le saldrían al paso con el vértice de sus hojas apuntando hacia el barco. Para lograr atravesar las compuertas de seguridad se requería una fuerza colosal y era casi inconcebible que el movimiento de avance de un barco pudiera ser tan grande después de haberse encontrado la cadena de retención. Pero, en el caso de que ocurriera, seguía habiendo otra medida de seguridad.

La amenaza más seria para las compuertas de las esclusas era la de un barco fuera de control cuando se aproximaba a las esclusas superiores, es decir, de un barco a punto de bajar la última esclusa para salir del canal. Si se rompieran las compuertas de la esclusa superior, toda el agua del lago caería en torrente por las esclusas. Por esta razón, en los muros laterales a la entrada de cada esclusa superior, entre la cadena de contención y las compuertas de seguridad, había un gran aparato de acero que parecía un puente ferroviario volado. Era el dique de socorro. Estaba montado sobre un pivote y en caso de crisis se cruzaba sobre la esclusa —con un motor eléctrico— en cosa de dos minutos. De su interior descendía una serie de vigas con portillos cuyos extremos encajaban en unas cavidades de hierro situadas en el suelo de hormigón del canal. Las vigas proporcionarían los cauces para bajar enormes planchas de acero una tras otra, hasta que el

canal quedara sellado. Era un dispositivo desmañado, pero funcionaba con gran eficacia.

La posibilidad de que un barco llegara a golpear la cadena era muy pequeña; la de que la golpeara y además la rompiera se consideraba tal vez una entre diez mil[30]. En condiciones normales, el barco era controlado por las locomotoras remolcadoras durante todo el trayecto por las esclusas. Se empleaban cuatro para remolcar un barco de tonelaje medio, dos a proa para empujar y dos a popa para que mantuviera el curso. En ningún momento del trayecto utilizaba el barco su poder de locomoción.

Al igual que casi todos los detalles de las esclusas, las locomotoras remolcadoras eran las primeras de ese tipo. Habían sido diseñadas por Schildhauer para que transitaran por las vías tendidas sobre los muros de las esclusas y para mover un barco de un extremo al otro a una velocidad de menos de tres kilómetros por hora. Pero también tenían que salvar la inclinación de 45 grados entre las esclusas.

Se construyeron en Schenectady y el primer modelo costó 13.000 dólares. El pedido inicial fue de cuarenta locomotoras. Cada máquina tenía una longitud de nueve metros y pesaba cuarenta y tres toneladas. En cada extremo había una cabina igual, con motores impulsores y controles idénticos, de modo que pudiera avanzar en las dos direcciones sin necesidad de darle la vuelta. Sin embargo, su característica principal era un gran cabrestante colocado en el centro de la locomotora, con energía propia, que contenía 244 metros de cable de acero. Con el cabrestante la locomotora podía controlar un barco sin moverse. El cable se podía soltar o recoger a gran velocidad y con cargas tan pesadas como 11.000 kilos.

Para la General Electric, que por entonces era una empresa joven y pequeña, el funcionamiento adecuado de los aparatos y la eficacia del sistema eléctrico eran de vital importancia. No solo se trataba de un enorme contrato del Gobierno —el primero que obtenía la compañía—, sino que atraería la atención del mundo entero. Era una oportunidad única para exponer las virtudes de la energía eléctrica y los recursos creativos de los ingenieros electrónicos. En una revista técnica se declaraba que el canal sería «un monumento al arte de la electricidad». Y hacía menos de un año de la electrificación de la primera fábrica en Estados Unidos.

Dentro de un contexto más amplio, el acuerdo fue también un precursor histórico. Debía alcanzarse un objetivo tecnológico inmenso y novedoso en un tiempo muy breve y según las normas más estrictas mediante los esfuerzos combinados del Gobierno federal y una industria muy especializada. (Sin duda, hay un largo trecho entre las instalaciones eléctricas de Panamá y el Proyecto Manhattan, pero su paralelismo es evidente.) Además, el triunfo clamoroso del acuerdo, la obra más original e importante proveniente del contrato, fue aquella para la que el espíritu de colaboración entre el Gobierno y la industria fue más pronunciado.

Eran muchas las ventajas de la energía eléctrica: podía transmitirse a largas distancias; en las instalaciones más complicadas, cada máquina o mecanismo podría tener su propio motor impulsor (como en las compuertas), en lugar de que la energía se transmitiera a una y otra parte desde una estación central por medio de un complicado sistema (como en una fábrica convencional movida con vapor). Los motores eléctricos eran relativamente pequeños, compactos y estancos; marchaban a una velocidad constante, prescindiendo del peso de las cargas; requerían un mínimo de atención; y no estallaban.

Pero la virtud principal de la electricidad estaba en el grado de control que aportaba. Se podía hacer que sucedieran las cosas —detener, poner en marcha, abrir, cerrar— simplemente apretando un botón o girando unos cuantos interruptores en un tablero de control central. Y así iba a ser en Panamá, con un rasgo muy importante añadido: en esta operación se haría que las cosas sucedieran solo como debían hacerlo, en la secuencia exacta prescrita.

Aunque los principios fundamentales eran muy semejantes a los desarrollados para los tableros de los ferrocarriles, no se había producido antes un sistema de control comparable. También el mérito de su concepción básica le pertenece a Edward Schildhauer, si bien en lo demás fue un esfuerzo de conjunto. «No había especificaciones lo bastante exactas y explícitas para los resultados que se pedían —escribió uno de los ingenieros de Schenectady—; tampoco se había dado nunca un campo tan amplio para escoger el método de lograrlo […]. La única meta de todos los participantes era producir algo mejor, más seguro y fiable que todo lo hecho

anteriormente.» En la General Electric se estableció un departamento especial para el que se escogieron empleados que se concentraron exclusivamente en el proyecto de Panamá. A los ingenieros de la compañía se les envió al Istmo para que conocieran todos los aspectos del problema; Schildhauer y algunos miembros de su personal fueron a Schenectady. El resultado fue un éxito absoluto.

El funcionamiento de cada tramo de esclusas iba a dirigirse desde el segundo piso de una gran estación de control construida en el muro central de la esclusa más alta. Desde allí, con una vista sin obstáculos del tramo completo, un solo hombre frente al tablero de controles podía realizar todas las operaciones para el paso de un barco, salvo el movimiento de las locomotoras de remolque.

Cada tablero de control era un banco largo y plano o una especie de mostrador a la altura de la cintura de un hombre, sobre el cual había una representación en miniatura de las esclusas y su funcionamiento. El tablero de Gatún medía 19,5 metros de largo y 1,5 metros de ancho. Había pequeños indicadores de aluminio colocados en las mismas posiciones relativas que las compuertas de las esclusas que se abrían y cerraban a la vez que lo hacían las compuertas reales. Había indicadores verticales que mostraban las posiciones de las válvulas y otros más altos que marcaban el nivel de agua en las cámaras.

Todo lo que sucedía en las esclusas —la subida y bajada de las cadenas de contención, la apertura y el cierre de las compuertas— se registraba en el tablero en el lugar preciso y al mismo tiempo, de modo que la situación real podía interpretarse al instante en cualquier estadio del tránsito.

Además, todos los interruptores que hacían funcionar las cadenas de contención, las compuertas de las esclusas, las válvulas, todos los interruptores de los mecanismos del sistema, se localizaban junto a la representación de dicho mecanismo en el tablero. Para elevar un barco de 40.000 toneladas a una altura de 6,5 metros en la cámara de una esclusa, bastaba con girar una pequeña manija de aluminio sobre el tablero.

Pero lo verdaderamente ingenioso del sistema era la complicada red de barras entrelazadas ocultas de la vista bajo el tablero. Pues el operador no solo podía ver todo el proceso del paso de una embarcación por las esclusas

sobre el tablero, sino que los interruptores estaban entrelazados mecánicamente. Cada uno debía girarse en la secuencia debida porque de lo contrario no giraba. Por lo tanto, era imposible realizar los movimientos en desorden u olvidarse de dar uno de los pasos del proceso en el momento indicado. Así, por ejemplo, el interruptor que bajaba la cadena de contención no funcionaba hasta que el conmutador que abría las compuertas de la esclusa estaba en su debida posición. De esta manera, ninguno de los que manejaban el tablero de control, por distracción o por cualquier otra causa natural, podía bajar la cadena de contención para que pasara un barco sin haber abierto primero las compuertas para que entrara en la cámara de la esclusa. Tampoco se habrían podido cerrar esas compuertas una vez que el barco estuviera dentro de la esclusa sin que se hubiera hecho girar antes el interruptor para levantar la cadena de contención, con lo cual se aseguraba que estas estuvieran siempre levantadas para proteger las puertas cuando estaban cerradas.

El interruptor de las compuertas también estaba interconectado con el interruptor de la máquina de forzamiento de los ingletes (para abrir las compuertas el operador tenía que abrir primero dicho artilugio). Cuando era necesario abrir las válvulas de los túneles para que entrara agua y se elevara el buque hasta el nivel de la siguiente esclusa, solo era posible abrir las válvulas precisas. En Gatún, por ejemplo, esto significaría que el operador no tendría la posibilidad de inundar las esclusas inferiores del tramo abriendo las válvulas de la cámara media y la cámara alta al mismo tiempo.

Solo con un sistema que funcionara con electricidad era posible manejar las esclusas desde un punto central. En algunos casos, la distancia entre alguno de los motores del sistema y el tablero de control era de más de ochocientos metros.

Más de medio siglo después seguirían utilizándose los mismos tableros de control, funcionando como se había previsto, exactamente como los ingenieros habían dispuesto. «Eran personas muy listas —observaría un ingeniero de Miraflores en fecha muy posterior—. Después de veintiún años, todavía me asombra lo que hicieron.»

En cierta ocasión, poco antes de que el canal quedara terminado, la Comisión de Bellas Artes envió al Istmo al escultor Daniel Chester French y al arquitecto paisajista Frederick Olmsted Jr., hijo del afamado creador del Central Park de Nueva York, para que hicieran sugerencias sobre la manera de embellecer el aspecto de las esclusas o mejorar la apariencia general del canal. El escultor y el arquitecto informaron:

> El canal en sí y todas las estructuras relacionadas con él dan la impresión de haber sido construidos estrictamente para su utilidad. Hay una ausencia total de ornamentos y no existen indicios de que se haya tomado en cuenta el sentido de la estética, salvo en muy contadas ocasiones […]. Por este hecho, desde el punto de vista del artista, no hemos encontrado nada que esté fuera de lugar. El canal, al igual que las Pirámides u otro objeto imponente en su escenario natural, causa impresión por sus dimensiones, su simplicidad y su carácter directo. Tenemos la sensación de que cualquier cosa que se haga por embellecerlo no solo no logrará cumplir su propósito, sino que resultaría una impertinencia.

En consecuencia, no se cambió ni agregó nada. El canal tendría siempre el aspecto que sus constructores pretendieron y nada más.

II

A efectos prácticos, el canal se terminó cuando se acabaron las esclusas. Y su construcción se había organizado con tanta eficacia que se concluyeron casi un año antes de lo previsto. De no haber sido por los deslizamientos de tierra en el Tajo de Culebra —que añadieron diecinueve millones de metros cúbicos al volumen total de las excavaciones—, el canal podía haberse inaugurado en 1913.

Se terminaron primero las esclusas del lado del Pacífico: el tramo de Pedro Miguel, en 1911; el de Miraflores, en mayo de 1913. El estado de ánimo de los trabajadores era excelente. Cuando un periodista le preguntó a Goethals cuál era el secreto de sus éxitos, este le respondió: «El orgullo que todos sienten por su trabajo».

«Los hombres se presentaban a trabajar muy temprano y se quedaban hasta tarde —recordaba Robert Wood—. […] Creo sinceramente que cualesquiera de los empleados estadounidenses habrían trabajado aquel año sin goce de sueldo, solo por el gusto de ver pasar el primer barco por el canal. Ese espíritu existía en todos los jornaleros.»

El último hormigón se extendió en Gatún el 31 de mayo de 1913, once días después de que dos palas mecánicas se encontraran «en el fondo del canal», en el Tajo de Culebra. La pala número 222, conducida por Joseph S. Kirk, y la pala número 230, conducida por D. J. MacDonald, habían estado estrechando todo el día la distancia hasta que quedaron frente a frente. El tajo era todo lo profundo que debía ser: doce metros sobre el nivel del mar.

La segunda semana de junio se informaría de que las recién instaladas compuertas de seguridad superiores de Gatún se habían movido a una «posición de medio abiertas; después se cerraron, se abrieron de par en par, se cerraron otra vez […] y todo procedió sin ruido, sin la menor sacudida o vibración y siempre bajo el más estricto control».

El 27 de junio se cerró la última compuerta de desagüe en la presa de Gatún. El lago de Gatún había alcanzado una profundidad de 14,60 metros; entonces ascendería a su nivel más alto.

Tres meses más tarde terminaron todas las excavaciones en seco. El deslizamiento de Cucaracha todavía obstruía el paso, pero Goethals había decidido limpiarlo con las dragas una vez que el tajo quedara inundado. Así pues, la mañana del 10 de septiembre los fotógrafos cargaron con su equipo hasta el tajo para recoger el momento en que una pala mecánica izó la última gran roca. La locomotora número 260 arrastró el último tren de tierra y aparecieron las cuadrillas de obreros para levantar las últimas vías. «Aquella noche, el tajo ofrecía un espectáculo inusitado —decía el cable de uno de los corresponsales de *The New York Times*—: cientos de montones de viejos durmientes de las vías del ferrocarril están en llamas.»

Luego, el 26 de septiembre se hizo en Gatún la primera prueba de las esclusas. Un remolcador de alta mar, el *Gatún*, que hasta entonces se había usado solo para arrastrar barcazas llenas de lodo a la entrada del Atlántico, fue sometido a una operación de limpieza, adornado «con todas las banderas que había a bordo», y con el sol del amanecer emprendió el viaje

desde Colón. A las diez de la mañana ya había varios miles de personas congregadas en los bordes de los muros de las esclusas para presenciar la histórica ascensión. Había hombres sobre las compuertas cerradas, inclinados sobre el barandal. El cielo estaba despejado, y en el aire, sobre las compuertas inferiores, colgaba, suspendido de un cable transportador, un fotógrafo. Estaba de pie sobre un cubo de hormigón con la cámara sobre un trípode, esperando los acontecimientos.

Pero iba a ser un día largo y abrasador. Poco después de las once se dejó entrar el agua en la cámara superior; pero como el lago todavía no había alcanzado toda su altura, solo había un volumen de agua de unos 2,5 metros y por eso, cuando se abrieron las válvulas, no salió a borbotones. En realidad, el aspecto más fascinante de esta fase de la operación para los espectadores fue la cantidad de ranas que llegaron arremolinadas en la fangosa agua.

Sin embargo, cuando se llenó la cámara superior, la carga de agua entre ella y la esclusa media era de 17 metros, y de este modo, cuando se abrió el siguiente grupo de válvulas, el agua salió a borbotones desde el fondo de la cámara vacía de una forma espectacular.

Todavía no estaba dispuesto el tablero del control central. Las válvulas se manejaban por control local y con precauciones extremas para asegurarse de que todo marchaba bien. Tampoco estaban en servicio las locomotoras de remolque. Solo para llenar las esclusas se empleó la mañana completa. Eran casi las cinco de la tarde cuando el agua de la cámara inferior alcanzó el nivel del mar del exterior, y las enormes compuertas se abrieron para replegarse lentamente hasta ocupar sus posiciones en los muros.

El remolcador entró a la esclusa inferior y parecía, según recordaba uno de los hombres, «una astilla flotando en un estanque». Sibert, Schildhauer, el joven George Goethals y sus esposas estaban de pie en la proa. El «Coronel» y Hodges caminaban de un lado a otro por el borde del muro de la esclusa, los dos en mangas de camisa, Goethals provisto de una sombrilla y Hodges con botas brillantes y un enorme sombrero blanco. Las compuertas se habían abierto en un minuto y cuarenta y ocho segundos, tal como se había previsto.

El remolcador subió esclusas arriba, escalón por escalón. Las compuertas traseras de la primera cámara se cerraron; el agua se elevó hasta alcanzar la misma altura que la del otro lado de las compuertas delanteras. El enorme estanque, agitado por una mano invisible, formaba remolinos y borbollones, y el ascenso del agua y del barquito resultaban evidentes. Los que estaban a bordo podían sentir que se elevaban como si se hallaran en un ascensor muy lento. Cuando el agua de la cámara inferior alcanzó el mismo nivel que el de la cámara media, se abrieron sus compuertas y avanzó el remolcador. De nuevo se cerraron las compuertas de popa; de nuevo, al abrirse las válvulas de los enormes conductos subterráneos, el agua color caramelo cobró vida de repente y comenzó a ascender hacia el siguiente nivel.

Eran las 6.45 de la tarde cuando se abrieron las últimas compuertas en la tercera y última esclusa, y el remolcador navegó hasta la superficie del lago de Gatún. Era casi de noche cuando el barco giró y se dirigió a la costa haciendo sonar su silbato; la multitud estalló en un largo aplauso. El registro oficial del tiempo empleado para este primer recorrido de las esclusas fue de una hora cincuenta y un minutos, casi el doble del que se requeriría una vez que todo funcionara como era debido.

El hecho de que cuatro días más tarde se produjera un terremoto pareció una prueba adicional también esencial en un ejercicio de comprobación completo. Durante más de una hora se experimentaron continuas sacudidas muy fuertes, de una magnitud mayor que las del terremoto de San Francisco de 1906. Las agujas del sismógrafo de Ancón se salieron del papel milimetrado. Se cuartearon las paredes de muchos edificios de la ciudad de Panamá; hubo deslizamientos de tierra en el interior; una iglesia se derrumbó. Pero las esclusas y la presa de Gatún quedaron intactas. «No se ha producido ningún daño en ninguna parte del canal», notificó Goethals a las autoridades de Washington.

Aquella misma semana se dejó entrar el agua en el Tajo de Culebra a través de seis enormes conductos de desagüe del dique de tierra de Gamboa. Luego, la tarde del 10 de octubre, el presidente Wilson pulsó un botón en Washington y la parte central del dique voló por los aires. La idea la había sugerido un periodista. La señal, enviada por cable telegráfico de

Washington a Nueva York, Galveston y Panamá, fue casi instantánea. Wilson salió caminando de la Casa Blanca al edificio contiguo del Ejecutivo (como se había rebautizado el edificio de Estado, Guerra y Marina) y allí pulsó el botón cuando pasaba un minuto de las dos de la tarde. A las dos y dos minutos, varios cientos de cargas de dinamita estallaron, abriendo un agujero de treinta metros de ancho, y enseguida el tajo, que ya estaba casi lleno, se convirtió en una extensión del lago de Gatún.

Durante los años de trabajo en el tajo y las esclusas, unas veinte dragas de distintos tipos, ayudadas por numerosos remolcadores, barcazas y barcos grúa, habían tomado parte en la tarea en las cercanías del canal al nivel del mar y en las dos bahías terminales, donde fue necesario excavar canales de doce metros de profundidad y de varios kilómetros de longitud para llegar a las aguas profundas. La mayor parte de ese equipo lo habían dejado los franceses: seis dragas de la flota del Atlántico y cuatro de la del Pacífico, una docena de barcazas volcadoras autopropulsadas, dos remolcadores, un barco perforador y un barco con grúa eran herencia de esa época anterior. Ahora, para limpiar el tajo de deslizamientos, se llevó la mitad de ese equipo por las esclusas, formando la primera procesión de embarcaciones que subió desde el Pacífico por Miraflores y Pedro Miguel, el 25 de octubre.

Las grandes y torpes dragas se colocaron en sus posiciones en el tajo; las barcazas iban y venían, arrojando los desechos que transportaban en rincones remotos del lago de Gatún previamente señalados. Todo se hacía de la forma que durante tanto tiempo había defendido Philippe Bunau-Varilla como la única posible. Se instalaron en el tajo potentes proyectores para trabajar de día y de noche. El 10 de diciembre de 1913, una vieja draga francesa de escalera, la *Marmot*, hizo el «corte pionero» por el deslizamiento de Cucaracha y así abrió el paso por el canal.

La primera travesía completa del canal tuvo lugar casi de forma fortuita, como parte de la nueva rutina laboral diaria, el 7 de enero, cuando una barcaza de grúa, la *Alexandre La Valley*, que poco antes había subido hasta

el lago desde el Atlántico, bajó por las esclusas del Pacífico sin ceremonias, sin mucha atención de ninguna clase. El hecho de que el primer barco que atravesara el canal fuera francés pareció a todos muy apropiado.

El término de la obra se acercaba con mayor rapidez de lo que se había previsto. Miles de hombres empezaban a marcharse; centenares de edificios eran desmantelados o demolidos. Se enviaban solicitudes de empleo a los despachos de ingenieros de Nueva York y las fábricas de Detroit, donde, según las noticias más recientes, había grandes oportunidades en la industria del automóvil. Las familias hacían el equipaje para regresar a casa. Casi todas las noches había fiestas de despedida en diversos puntos a lo largo del canal.

William Gorgas renunció a su puesto en la Comisión del Canal para viajar a Sudáfrica con el fin de ayudar a combatir un alarmante rebrote de neumonía entre los trabajadores negros de las minas de oro. Sería una breve estancia, tras la cual se le iba a nombrar cirujano general del Ejército.

Joseph Bucklin Bishop se marchó para reanudar su carrera literaria en Nueva York.

Con la llegada del nuevo año se disolvió la Comisión del Canal del Istmo y el presidente Wilson nombró a Goethals primer gobernador del Canal de Panamá, nombre oficial de la nueva entidad administrativa. El sueldo de Goethals como gobernador sería de 10.000 dólares anuales, es decir, que ganaría 5.000 dólares menos de lo que se le pagaba como presidente de la Comisión del Canal del Istmo por decisión del Senado. Esa rebaja inspiró al popular *Mr. Dooley*, creación del humorista Finley Dunne, a observar:

> Dicen que las repúblicas son agradecidas, pero mirad lo que han hecho con ese tío que partió el continente en dos en Panamá. Es un héroe, lo acepto, aunque siento no poder pronunciar su nombre. […] ¿Qué va a hacer ahora, me pregunto? Pues el Gobierno ya le ha nombrado gobernador del canal con un salario muy reducido.

En Washington, tras un largo y acalorado debate, el Congreso llegó a la determinación de que la cláusula del Tratado Hay-Pauncefote que

estipulaba que el canal quedaría abierto a los barcos de todas las naciones «en términos de igualdad absoluta» significaba que los barcos estadounidenses no podrían cruzar el canal gratis, como muchos congresistas y la mayoría de la prensa habían reclamado ardientemente. Los barcos estadounidenses pagarían lo mismo que los barcos de las restantes naciones, 90 centavos por tonelada de carga.

En Washington y en San Francisco se estaban haciendo preparativos para celebrar la inauguración del canal de modo que superara las ceremonias inaugurales del canal de Suez. Se tenía la intención de reunir a más de un centenar de buques de guerra —«la flota internacional más grande que jamás se hubiera reunido en aguas americanas»— frente a Hampton Roads el día del Año Nuevo de 1915 para que llegaran hasta San Francisco por la ruta de Panamá. En San Francisco arribarían para la inauguración de la Exposición Internacional Panamá-Pacífico, una gigantesca feria mundial organizada para celebrar la apertura del canal. Se calculaba que la flota tardaría cuatro días en cruzar el canal.

Los escolares de Oregon escribieron al presidente Wilson para pedirle que el viejo acorazado *Oregon* marchara al frente de la flotilla para cruzar el canal. La prensa y el Departamento de Marina adoptaron la idea. El oficial que había estado al mando del buque cuando hizo su memorable viaje rodeando el estrecho de Magallanes en 1898, el almirante Charles Clark, que ya estaba retirado y tenía más de setenta años, declaró que se sentía con la fuerza y la capacidad necesarias para capitanear de nuevo el *Oregon* y que le complacería tener como huésped de honor al presidente Wilson.

Pero no hubo tales celebraciones. El primer barco transatlántico que cruzó el canal fue el carguero *Cristóbal*, y el 15 de agosto «la gran inauguración» fue realizada de forma casi rutinaria por el *Ancón*. No había personajes de fama mundial en su proa. Goethals observó de nuevo el paso del barco desde tierra, viajando de un punto a otro en el ferrocarril. El único aspecto impresionante del acontecimiento «fue la facilidad y el orden con que todo funcionaba —según escribió uno de los hombres que iban a bordo del *Ancón*—. El barco seguía su camino con tanta tranquilidad […] que un observador ajeno que llegara a la escena de pronto habría pensado que el

canal había funcionado desde siempre y que el *Ancón* se limitaba a efectuar lo que otros miles de barcos habían hecho antes que él».

En San Francisco se inauguró la Exposición tal como se había programado, pero se suspendieron todas las grandes fiestas relacionadas con el canal.

Por una coincidencia irónica y trágica, el largo esfuerzo realizado en Panamá y la prolongada época de paz en Europa llegaron a su término al mismo tiempo. Era como si dos impulsos muy vigorosos y relacionados entre sí, aunque totalmente distintos, hubiesen proseguido su trayectoria durante unos cuarenta años desde la batalla de Sedán y se hubieran juntado con asombrosa precisión en un punto final, en el mes de agosto de 1914. Las nubes de tormenta que se habían acumulado sobre Europa desde el mes de junio descargaron su furiosa tempestad el 3 de agosto, el mismo día que el *Cristóbal* pasó de un océano al otro por la ruta del canal. Al atardecer de ese mismo día, el primer ministro francés, Viviani, recibió una llamada telefónica del embajador de Estados Unidos, quien, con la voz entrecortada por las lágrimas, le comunicó que los alemanes declararían la guerra en cualquier momento. El embajador estadounidense era Myron T. Herrick, el mismo que tanto había ayudado a Philippe Bunau-Varilla, y en ese mismo momento en Panamá, donde eran seis horas más temprano, este se encontraba junto al barandal de proa del *Cristóbal* que entraba en la esclusa de Pedro Miguel para iniciar su descenso hacia el Pacífico. Era una de las pocas personas que habían acudido a Panamá para la ocasión.

En Europa y Estados Unidos las noticias sobre la guerra mundial llenaban las páginas de los periódicos y los pensamientos de la gente. El viaje del *Cristóbal*, el cruce del *Ancón* del Atlántico al Pacífico el día 15 de agosto, la declaración oficial de que el canal había quedado abierto a los barcos del mundo fueron noticias que quedaron sepultadas en las últimas páginas de los diarios.

Aparecieron algunos editoriales celebrando la victoria de los constructores del canal; pero ya había pasado el auge del interés popular; había un nuevo esfuerzo heroico que reclamaba la atención del mundo. De buenas a primeras, el triunfo de Panamá perteneció a otra era.

De los empleados estadounidenses que estaban en Panamá cuando se abrió el canal, solo unos sesenta habían trabajado allí desde el principio en 1904. No se llevó registro del número de trabajadores negros que permanecieron desde el inicio de la obra estadounidense o desde la época anterior. Pero a un ingeniero de la plantilla, un francés llamado Arthur Raggi, lo había contratado por vez primera la Compagnie Nouvelle en 1894.

Goethals, Sibert, Hodges, Schildhauer, Goldmark y los demás habían estado allí desde hacía siete años, y sin duda su trabajo fue de una calidad rara vez conocida.

El coste había sido enorme. Ninguna otra obra de construcción en la historia de Estados Unidos había alcanzado un precio tan alto en dinero y vidas humanas. Desde 1904, el gasto total fue de 352 millones de dólares (contando los 10 millones pagados a Panamá y los 40 millones abonados a la compañía francesa). Según el valor actual del dinero, la cifra no parece extraordinaria, pero debe tenerse en cuenta que fue cuatro veces mayor de lo que había costado el canal de Suez, prescindiendo de las cantidades gastadas antes por las dos compañías francesas. La cifra era mucho mayor que la de cualquier otra construcción que Estados Unidos hubiese emprendido[31]. Sumando los gastos de los franceses y los estadounidenses, la cifra ascendería a 639 millones de dólares.

El otro coste desde 1904, según los registros de los hospitales, fue de 5.609 vidas humanas perdidas por enfermedades y accidentes. No menos de 4.500 muertos fueron trabajadores negros. El número de estadounidenses blancos muertos fue de unos 350. Si se incluía el número de muertes durante la época francesa, el precio total en vidas humanas ascendería a veinticinco mil, es decir, quinientos muertos por cada kilómetro del canal.

Sin embargo, por extraño que parezca y a diferencia de la mayoría de las obras importantes, el canal diseñado y construido por los ingenieros estadounidenses había costado en dólares menos de lo calculado. En efecto, el precio definitivo fue 23 millones de dólares menos de lo que se había estimado en 1907, a pesar de los deslizamientos, el ensanchamiento del

canal y los 11 millones de dólares extra para las fortificaciones, factores que no fueron tomados en cuenta en las primeras valoraciones. El volumen de las excavaciones adicionales debidas a los deslizamientos (unos 19 millones de metros cúbicos) casi igualó las excavaciones utilizables realizadas por los franceses. La excavación del Tajo de Culebra costó 90 millones de dólares (10 millones por kilómetro). Si esta cifra se hubiera dado a conocer antes de los debates de la comisión, lo más probable es que el Congreso hubiese rechazado el proyecto.

El volumen total de las excavaciones realizadas desde 1904 fue de 176.655.000 metros cúbicos, a los que habría que agregar los 22.800.000 metros cúbicos de las excavaciones francesas, para dar en números redondos un total general de 199.455.000 metros cúbicos, o sea, cuatro veces más de la cifra calculada originalmente por Ferdinand de Lesseps para construir un canal al nivel del mar y casi tres veces más que el total de las excavaciones en Suez.

El canal también quedó abierto seis meses antes de lo establecido, a pesar de todas las dificultades y los cambios imprevistos siete años antes. Sin lugar a dudas, el mérito por esa magnífica realización se debe sobre todo a George Goethals, cuya habilidad, valor y tenacidad fueron incomparables.

Asimismo, el hecho de que una obra tan enorme y costosa se llevara a cabo sin sobornos, comisiones encubiertas, nóminas engordadas ni ninguna de las muchas formas de corrupción endémicas en tales empresas parecía casi inconcebible al comienzo y no deja de ser menos notable visto en retrospectiva. Pero el canal, entre otras muchas cosas, era un proyecto limpio. Ninguna de las miles de empresas diferentes que negociaron con la Comisión del Canal del Istmo obtuvo ganancias exorbitantes. No hubo ni el más leve indicio de escándalo desde el momento en que Goethals obtuvo el mando, ni hay pruebas de corrupción de ningún tipo en todos los años sucesivos.

Desde el punto de vista técnico, el canal fue una obra maestra en diseño y construcción. Las esclusas funcionaron a la perfección desde el momento en que se pusieron en uso.

Debido a la Primera Guerra Mundial, el tránsito por el canal fue escaso hasta el año 1918; solo cuatro o cinco buques lo cruzaban cada día, lo que suponía menos de dos mil barcos de media al año. Y hasta julio de 1919 no cruzó una flotilla de barcos de guerra estadounidenses al Pacífico, ofreciendo el espectáculo que Theodore Roosevelt había imaginado muchos años antes. Los treinta y tres barcos que regresaban de la zona de guerra, incluidos siete destructores y nueve acorazados, cruzaron las esclusas en dos días.

Diez años después de su inauguración, pasaban por el canal más de cinco mil barcos cada año; el tráfico era casi igual al de Suez. En la década de 1920 el crucero de combate británico *Hood* y los portaaviones estadounidenses *Saratoga* y *Lexington* forzaron su paso por las esclusas dejando escasos centímetros libres a los lados en su tránsito hacia el Pacífico. En 1939, el tráfico anual ya sobrepasaba los siete mil barcos.

Pero en las décadas siguientes a la Segunda Guerra Mundial, la cifra se duplicó. En 1966 se instaló el alumbrado del canal y se inició el tránsito nocturno. Los barcos cruzaban las esclusas a razón de uno cada hora durante las veinticuatro horas del día y todos los días del año. Además, muchos de los barcos —buques cisterna y cargueros— eran de un tamaño en el que no se había pensado al construir el canal: el *Melodic*, de 257,50 metros; el *Arctic*, de 258; el *Tokyo Bay*, de 289,5 metros, que era el buque cisterna más grande del mundo en 1972, cuando cruzó el canal. A partir de 1970, el tráfico sobrepasaba los quince mil barcos anuales y el tonelaje por año superaba con creces la marca de cien millones. En 1915, el tonelaje era de cinco millones.

El *Queen Mary*, botado en 1936, fue el primer barco demasiado grande para cruzar el canal, y le siguieron otros, como el *Queen Elizabeth* y el *Normandie*, así como los grandes buques cisterna, mayores incluso que el *Tokyo Bay*, barcos de 305 metros de largo y una manga de más de 31 metros[32]. Como consecuencia del tamaño de los barcos y del aumento constante del tráfico, se prepararon propuestas para construir un nuevo canal. El presidente de Estados Unidos nombró una comisión para que inspeccionara todas las viejas rutas que se habían investigado antes en

Tehuantepec, Nicaragua, el valle del Atrato, la impenetrable selva del Darién, San Blas y la bahía de Caledonia.

En 1915, el peaje de ese año sumaba unos cuatro millones de dólares. En 1970 la suma ya sobrepasaba los cien millones, a pesar de que la tarifa seguía siendo la misma. En 1973, tras sesenta años, la Compañía del Canal de Panamá registró pérdidas por primera vez como consecuencia del aumento de los costes de operación, de manera que en 1974 se elevó por primera vez la tarifa de 90 centavos a 1,08 dólares, un incremento del 20 por 100[33]. A partir de entonces los ingresos anuales del peaje pasaron de los 140 millones de dólares.

El peaje más bajo registrado lo pagó Richard Halliburton, trotamundos y escritor de novelas de éxito, que en el año 1920, sin duda para llamar la atención, cruzó el canal a nado. No fue el primero en nadar por las aguas del canal, pero sí fue el primero que obtuvo el permiso de las autoridades para entrar nadando en las cámaras de las esclusas. De acuerdo con su peso, 63 kilos, tuvo que pagar 36 centavos de peaje.

A medida que transcurría el tiempo fue necesario hacer algunos cambios en el canal. El tajo se ensanchó a 150 metros, se construyó una presa al otro lado del Chagres, a unos dieciséis kilómetros más arriba de Gamboa, y las viejas locomotoras de remolque fueron reemplazadas por otras más potentes fabricadas en Japón. Pero en esencia y en su aspecto general siguió siendo el mismo canal de siempre y su proyecto fundamental subsiste hasta la actualidad sin que se haya puesto en entredicho más que uno de sus detalles. Se ha sostenido que la separación de los dos grupos de esclusas en el extremo del Pacífico era un error, puesto que habría sido un canal más eficiente si las esclusas del Pacífico se hubieran construido como una unidad en Miraflores, del mismo modo que se había hecho en Gatún. Sin embargo, los que más experiencia han adquirido durante los últimos años en la navegación del canal no consideran la disposición del Pacífico un factor limitador, y varias pruebas efectuadas por la Compañía del Canal de Panamá a lo largo de los años han indicado que en Gatún se producen más

embotellamientos. Con algunas mejoras, los ingenieros creen que la capacidad actual del canal podría aumentarse.

El único juicio equivocado innegable por parte de Goethals fue su previsión sobre los deslizamientos: estaba seguro de que se detendrían el verano en que se abrió el canal. Pero una noche de octubre de 1914, uno de los lados del tajo en la parte oriental de Culebra se desprendió y en media hora todo el canal quedó bloqueado. En el mes de agosto del año siguiente sucedió exactamente lo mismo. El 18 de septiembre de 1915 ocurrió el mayor desastre en el recién rebautizado Tajo de Gaillard: se produjo un alud que mantuvo el canal cerrado al tráfico durante siete meses. Al reabrirse, Goethals insistió en que «finalmente el problema había quedado superado para siempre». Pero no fue así. Con el correr de los años, cientos de hectáreas de lodo y piedras resbalaron hacia el tajo; el dragado continuó siendo una tarea constante y un gasto enorme. No se había llegado al ángulo de reposo. En 1974 hubo un deslizamiento que precipitó dentro del tajo unos 760.000 metros cúbicos de tierra.

La creación de una ruta acuática a través de Panamá fue uno de los logros supremos de la humanidad de todos los tiempos, fue la culminación de un sueño heroico que había durado cuatrocientos años y de más de veinte años de esfuerzos colosales y sacrificios sin cuento. Los 80,5 kilómetros entre los dos océanos se lograron con un gran esfuerzo e ingenio, y ninguna estadística sobre tonelajes o peajes puede transmitir la grandeza de lo que se realizó. El canal es ante todo una expresión del antiguo y noble deseo de salvar la división, de unir a la gente. Fue una obra de la civilización.

Desde 1914, cruzar el canal de Panamá se convertiría en una experiencia memorable para millones de personas. El tránsito completo requería unas doce horas, y con excepción de las esclusas y alguna colonia establecida en la orilla, toda la ruta estaba bordeada por la misma selva primitiva a la que se habían enfrentado los primeros exploradores para tender las vías del ferrocarril. Goethals había decidido que la selva permaneciera intacta y que se le permitiera volver a ocupar los lugares que habían sido desbrozados donde fuera posible. Aquella fue una decisión más

militar que estética. Él mismo había insistido ante una comisión del Congreso que la selva era la defensa más segura contra un ataque por tierra. (En realidad, su deseo era que se despoblara toda la Zona del Canal, puesto que, como explicó a los periodistas, «nosotros, como estadounidenses, no tenemos derechos de propiedad allí».) Pero para aquellos que se hallaban a bordo de un barco que cruzara el canal era como si navegaran plácidamente por un lago magnífico en medio de una comarca inexplorada. El lago resultaba siempre más espacioso de lo que esperaban los visitantes, y Panamá, mucho más hermoso. Las aguas del lago tenían un color verde oceánico y se les explicaba que eran limpias y dulces, y eliminaban enseguida todas las lapas pegadas en el casco del barco.

En la temporada de lluvias era posible ver de lejos cómo se formaba la tormenta sobre las colinas. Repentinas ráfagas de viento fresco rizaban la superficie del lago y lo cubrían de pequeñas olas con crestas de espuma blanca. La travesía no era una jornada a través de un cañón abierto en el continente, como muchos se imaginaban, sino un paseo entre islotes de un verde espléndido, pues las cumbres de las colinas todavía asomaban sobre la superficie del lago. Varios años después de que empezaran a pasar los primeros barcos, buena parte de la costa estaba bordeada por extraños árboles medio hundidos en el agua, con sus ramas secas tan blancas como huesos.

La vista de otro barco que aparecía de improviso por una curva del trayecto resultaba siempre una sorpresa, pues la sensación de hallarse en aguas inexploradas era muy completa por el silencio que reinaba.

En el tajo el silencio era aún más impresionante, pues no había viento y el agua ya no era verde y transparente, sino turbia, y los lados de lo que había sido la cresta de la cordillera formaban acantilados que parecían juntarse. Incluso en las esclusas había muy poco ruido. En algo tan importante como el canal de Panamá, algo tan grande y tan vital para el comercio mundial, tenía que haber un ruido ensordecedor, pensaba la mayoría de la gente que cruzaba el canal. Mas no era así. Sonaban de vez en cuando las campanas de las locomotoras de remolque y se escuchaba el rumor sordo de sus motores, pero poco más. Los hombres que trabajaban allí apenas se gritaban, pues cada uno sabía exactamente lo que tenía que

hacer. Las compuertas de las esclusas se abrían y cerraban sin esfuerzo aparente ni ruido perceptible.

EPÍLOGO

Entre los más conmovidos por la apertura del canal en agosto de 1914 estaban Charles de Lesseps y los almirantes Alfred Thayer Mahan y Thomas Oliver Selfridge, los tres retirados de sus actividades pero con mucha vida todavía.

Philippe Bunau-Varilla, después de proclamar que la apertura había sido un momento de gloria para Goethals (y para «el genio de la nación francesa»), se apresuró a volver a su país para combatir. Durante la batalla de Verdún perdió una pierna y en los años siguientes se le podía ver «haciendo ejercicio» por los Campos Elíseos, caminando muy erguido y delgado con su pata de palo y la vista al frente, seguido a corta distancia por su chófer que conducía la limusina lentamente. Eric Sevareid, joven periodista estadounidense que lo conoció en París en 1940, recordaría: «Nunca me había encontrado una personalidad tan poderosa». Bunau-Varilla murió el 18 de mayo de 1940, unas semanas antes de que París fuera ocupado por el ejército alemán.

Theodore Roosevelt no volvió nunca a Panamá; nunca llegó a ver el canal de Panamá. El paso de la flota estadounidense del Pacífico por el canal en 1919 tuvo lugar siete meses después de su muerte. Tampoco vivió para ver que Estados Unidos le pagaba a Colombia una indemnización de 25 millones de dólares (en 1921) por la pérdida del territorio de Panamá, una medida iniciada durante el mandato de Wilson que había enfurecido a Roosevelt. «Uno de los rasgos deleznables de varios de nuestros más encumbrados compatriotas —le escribió a Bunau-Varilla en una carta particular— es que se afanan en aprovecharse de las hazañas de un hombre

de acción cuando es necesaria esa acción y luego corren a desacreditarlo cuando la acción ya no es necesaria.»

William Gorgas, que dirigió los servicios médicos del Ejército de Estados Unidos durante la Primera Guerra Mundial, murió de un ataque al corazón en 1920, cuando se hallaba en Londres. Antes de su muerte, el rey Jorge de Inglaterra le visitó en el hospital y le concedió el título de caballero «por el gran trabajo que había realizado en beneficio de la humanidad».

George Goethals permaneció en su puesto de gobernador del Canal de Panamá hasta 1916. Durante la guerra estuvo en Washington como intendente general, encargado de la adquisición, el transporte y el almacenamiento de todos los abastecimientos militares. Después de la guerra puso un despacho de ingeniería en Wall Street y desarrolló una gran actividad, aunque no logró el éxito financiero debido sobre todo a que no permitía que se utilizara su nombre «para las consideraciones financieras». Murió de cáncer en 1928 y fue enterrado en West Point como había pedido.

El que más vivió fue John Stevens. Desde que salió de Panamá, su trabajo lo había obligado a recorrer casi todo el país, y en 1917, por petición de Woodrow Wilson, viajó a Rusia para reorganizar el Ferrocarril Transiberiano, puesto que lo mantuvo ocupado durante cinco años. A diferencia de los otros, Stevens regresó a Panamá para visitar el canal, y si bien se manifestó impresionado por todo lo que vio, fue el vuelo en un *clipper* de la Pan American lo que más le emocionó. Hasta el fin de sus días, Stevens mantuvo su vigor y murió a los noventa años, en 1943, en Pinehurst (Carolina del Norte).

En cierta ocasión, en un escrito dirigido «a los jóvenes ingenieros que deben seguir adelante», Stevens dijo algo con lo que todos esos hombres notables estarían de acuerdo, teniendo en cuenta lo que había sucedido en el mundo desde la época de Panamá. Su fe en la inteligencia humana y sus capacidades creativas se mantenía firme, manifestó. Las grandes obras aún estaban por llegar. «Creo que no somos más que niños que recogen piedrecillas en la playa de un océano sin límites.»

FUENTES

I. MATERIAL MANUSCRITO Y DE ARCHIVO

Biblioteca del Congreso

Documentos de Philippe Bunau-Varilla
Documentos de George Goethals
Documentos de William Gorgas
Documentos de John Hay
Documentos de A. T. Mahan
Documentos de Theodore Roosevelt
Documentos de Thomas Oliver Selfridge
Documentos de John F. Stevens
Documentos de William H. Taft
Documentos de John G. Walker

Archivos Nacionales

Tratado Hay - Bunau-Varilla
Registros de la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá
Registros de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique
Registros de la Comisión del Istmo de Panamá

Documentos de John Bigelow, Biblioteca Pública de Nueva York
Documentos de S. Morison, Peterborough (N.H.)
Documentos de Alfred Noble, Universidad de Michigan, Ann Arbor
Documentos de Park-McCullough, North Bennington, Vermont
Diario del general Francis E. Pinto (1848), Biblioteca Pública de Nueva York
Documentos de Richard H. Whitehead, Laconia (N.H.)
Recuerdos de la vida y el trabajo durante la construcción del Canal de Panamá (Cartas en respuesta a un concurso celebrado en 1963), Isthmian Historical Society, Balboa Heights, Zona del Canal

II. PUBLICACIONES OFICIALES Y SEMIOFICIALES

Canal Record, Ancón, Zona del Canal, 1907-1914.

Chambre des Députés, *5^{e} Législature, Session de 1893, Rapport General Fait au Nom de la Commission d'Enquête Chargée de Faire la Lumière sur les Allégations Portées á la Tribune à l'Occasion des Affaires de Panama*, 3 vols., París, 1893.

Congressional Record, Government Printing Office, Washington.

Cour d'Appel de París, 1ère Chambre, *Plaidoirie de Me. Henri Barboux pour MM. Ferdinand et Charles de Lesseps*, París, 1893.

DAVIS, contraalmirante Charles H., *Report on Interoceanic Canals and Railroads between the Atlantic and Pacific Oceans*, Government Printing Office, Washington, 1867.

Diplomatic History of the Panama Canal (Sen. Doc. 474, 63rd Cong., 2nd Sess.), Government Printing Office, Washington, 1914.

GOETHALS, George W. (ed.), *The Panama Canal, An Engineering Treatise*, 2 vols., McGraw-Hill, Nueva York, 1916.

Hearings before the Senate Committee on Interoceanic Canals on H.R. 3110 (Sen. Doc. 253, 57th Cong., 1st Sess.), Government Printing Office, Washington, 1902.

Hearings before the Senate Committee on Interoceanic Canals on the Senate Resolution Providing for an Investigation of Matters Relating to the Panama Canal (Sen. Doc. 401, 59th Cong., 2nd Sess.), Government Printing Office, Washington, 1907.

HOWARD, L. O., *The Yellow Fever Mosquito* (U.S. Dept. of Agriculture Farmer's Bulletin 547), Government Printing Office, Washington, 1913.

Instructions to Rear Admiral Daniel Ammen and Civil Engineer A. G. Menocal, U.S. Navy, Delegates on the Part of the United States to the Interoceanic Canal Congress, Held at Paris May, 1879, and Reports of the Proceedings of the Congress, Government Printing Office, Washington, 1879.

Isthmian Canal Commission, *Annual Reports, 1904-1914*.

KIMBALL, teniente William W., *Special Intelligence Report on the Progress of the Work on the Panama Canal during the Year 1885* (House Misc. Doc. 395, 49th Cong., 1st Sess.), Government Printing Office, Washington, 1886.

List of Books and of Articles in Periodicals Relating to Interoceanic Canal and Railway Routes (Sen. Doc. No. 59, 56th Cong., 1st Sess.), compilado por Hugh A. Morrison Jr., de la Biblioteca del Congreso, Government Printing Office, Washington, 1900.

LULL, Edward P., *Reports of Explorations and Surveys for the Location of Interoceanic Ship-Canals through the Isthmus of Panama, and by the Valey of the River Napipi, by U.S. Naval Expeditions, 1875* (Sen. Exec. Doc. 75, 45th Cong., 3rd Sess.), Government Printing Office, Washington, 1879.

— *Reports of Explorations and Surveys for the Location of a Ship-Canal between the Atlantic and Pacific Oceans through Nicaragua, 1872-1873* (Sen. Exec. Doc. 57, 43rd Cong., 1st Sess.), Government Printing Office, Washington, 1874.

Manual of Information Concerning Employments for Service on the Isthmus of Panama, Government Printing Office, Washington, 1909.

Minutes of Meetings of the Isthmian Canal Commission, 1905-1914.

The Panama Canal, 25th Anniversary, Canal Zone Publication, 1939.

Papers on Naval Operations during the Year Ending 1885, Navy Department, Bureau of Navigation, Office of Naval Intelligence, Washington, 1885.

Report of the Board of Consulting Engineers for the Panama Canal, Government Printing Office, Washington, 1906.

Report of the Isthmian Canal Commission, 1889-1901 (Sen. Doc. 222, 58th Cong., 2nd Sess.), Government Printing Office, Washington, 1904.

Reports of the United States Commissioners to the Paris Universal Exposition, 1878, Government Printing Office, Washington, 1878.

RODGERS, teniente Raymond P., *Progress of Work on Panama Ship-Canal* (Sen. Doc. 123, 48th Cong., 1st Sess.), Government Printing Office, Washington, 1884.

ROGERS, teniente Charles C., *Intelligence Report of the Panama Canal, March 30, 1887* (House Misc. Doc. 599, 50th Cong., 1st Sess.), Government Printing Office, Washington, 1889.
ROOSEVELT, Theodore, *Special Message of the President of the United States Concerning the Panama Canal*, Washington, 1906.
SELFRIDGE, comandante Thomas Oliver, *Reports of Explorations and Surveys to Ascertain the Practicahility of a Ship-Canal between the Atlantic and Pacific Oceans by way of the Isthmus of Darien*, Government Printing Office, Washington, 1874.
SHUFELDT, capitán Robert W., *Reports of Explorations and Surveys to Ascertain the Practicability of a Ship-Canal between the Atlantic and Pacific Oceans by way of the Isthmus of Tehuantepec* (Sen. Exec. Doc 6, 42nd Cong., 2nd Sess.), Government Printing Office, Washington, 1872.
SULLIVAN, teniente John T., *Report of Historical and Technical Information relating to the Problem of Interoceanic Communication by way of the American Isthmus* (House Exec. Doc. 107, 47th Cong., 2nd Sess.), Government Printing Office, Washington, 1883.
The Story of Panama, Hearings on the Rainey Resolution before the Committee on Foreign Affairs of the House of Representatives, Government Printing Office, Washington, 1913.
Testimony Taken Before the Select Committee on the Interoceanic Ship Canal, Washington, 1880.

III. OTRAS FUENTES PRIMARIAS PUBLICADAS

ABBOT, Willis John, *Panama and the Canal in Picture and Prose*, Syndicate Publishing Co., Nueva York, 1913.
ADAMS, Charles Francis, *The Panama Canal Zone*, Massachusetts Historical Society, Boston, 1911.
ADAMS, Frederick Upham, *Conquest of the Tropics: The Story of the Creative Enterprise Conducted by the United Fruit Company*, Doubleday, Page & Co., Nueva York, 1914.
ADAMS, Henry, *The Education of Henry Adams*, Houghton Mifflin Co., Boston, 1918. (Sentry Edition, 1961.)
— *Letters*, ed. Worthingron Chauncey Ford, 2 vols., Houehrn Mifflin, Boston, 1930-1938.
Addresses at the de Lesseps Banquet Given at Delmonico's, 1-III-1880, Nueva York, 1880.
AMICIS, Edmondo DE, *Studies of Paris*, G. P. Pumam's Sons, Nueva York, 1882.
AMMEN, Daniel, *American Isthmian Canal Routes*, Filadelfia, 1889.
— *The Old Navy and the New*, J. B. Lippincott Co., Filadelfia, 1891.
ARANGO, José Agustín, *Datos para la historia de la independencia del istmo*, Panamá, 1922.
AVERY, Ralph Emmett, *Americ's Triumph at Panama*, L. W. Walter Co., Chicago, 1913.
BAEDEKER, Karl, *Paris and Environs*, Londres, 1900.
BANCROFT, George, *History of the United States, from the Discovery of the Continent*, D. Appleton and Co., Nueva York, 1884.
BANCROFT, Hubert Howe, *History of California*, A. L. Bancroft and Co., San Francisco, 1884.
— *The New Pacific*, Bancroft Co., San Francisco, 1912.
BARNARD, Henry, *Scientific Schools*, Parte 1, Escuela Politécnica de París, París, 1862.
BARRÈS, Maurice, *Leurs Figures*, F. Juven, París, 1911.
BATBEDAT, Th., *De Lesseps Intime*, París, 1899.
BATES, Lindon Wallace, *Retrieval at Panama*, Nueva York, 1907.
BENNETT, Ira E. (ed.), *History of the Panama Canal, Its Construction and Builders*, Historical Publishing Co., Washington, 1915.
BERTRAND, Alphonse, y E. FERRIER, *Ferdinand de Lesseps*, G. Charpentier et Cie., París, 1887.
BIDWELL, Charles, *The Isthmus of Panama*, Chapman & Hall, Londres, 1865.

BIGELOW, John, *The Panama Canal. Report of the Hon. John Bigelow, Delegated by the Chamber of Commerce of New York to Assist at the Inspection of the Panama Canal in February, 1886*, Press of the Chamber of Commerce, Nueva York, 1886.
BISHOP, Farnham, *Panama, Past and Present*, D. Appleton-Century Co., Nueva York, 1913.
BISHOP, Joseph B., *The Panama Gateway*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1913.
— *Theodore Roosevelt and His Time*, 2 vols., Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1920.
BISHOP, Joseph B. y Farnham, *Goethals: Genius of the Panama Canal. A Biography*, Harper and Bros., Nueva York, 1930.
BRYCE, James, *South America. Observations and Impressions*, Macmillan Co., Nueva York, 1912.
BUNAU-VARILLA, Philippe, *Panama or Nicaragua?* (folleto), Nueva York, 1901.
— *The Great Adventure of Panama*, Doubleday, Page & Co., Nueva York, 1920.
— *Panama: The Creation, Destruction, and Resurrection*, Robert M. McBride, Nueva York, 1920.
— *From Panama to Verdun: My Fight for France*, Dorrance and Co., Filadelfia, 1940.
BUTLER, Benjamin F., *Butler's Book*, A. M. Thayer & Co., Boston, 1892.
CERMOISE, Henri, *Deux Ans à Panamá. Notes et Recits d'un Ingenieur au Canal*, C. Marpon et E. Flammarion, París, 1886.
CHARNELD, Mary A., *Light on Dark Places at Panama. By an Isthmian Stenographer*, Broadway Publishing Co., Nueva York, 1908.
COLLINS, John O., *The Panama Guide*, Vibert and Dixon, Panamá, 1912.
COLQUHOUN, Archibald R., *The Key of the Pacific: The Nicaragua Canal*, Archibald Constable and Co., Londres, 1895.
Communication of the Board of Directors of the Panama Railroad Company to the Stockholders, Nueva York, 1853.
Congrès International d'Études du Canal Interocéanique. Compte Rendu des Seances, París, 1879.
CONRAD, Joseph, *Nostromo*, Dell Publishing Co., Nueva York, 1960.
CORNISH, Vaughan, *The Panama Canal and Its Makers*, T. Fisher Unwin, Londres, y Little, Brown & Co., Boston, 1909.
CULLEN, Edward, *The Isthmus of Darien Ship Canal*, Effingham Wilson, Londres, 1852.
CULLEN, Edward, y otros, *Over Darien by a Ship Canal. Reports of the Mismanaged Darien Expedition of 1854, with Suggestions for a Survey by Competent Engineers, and an Exploration by Parties with Compasses*, Effingham Wilson, Londres, 1856.
CULLOM, Shelby M., *Fifty Years of Public Service*, A. C. McClurg and Co., Chicago, 1911.
DAVIS, Richard H., *Captain Macklin*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1906.
DEAN, Arthur H., *William Nelson Cromwell* (publicación pagada por el autor), Nueva York, 1957.
DREYFUS, Alfred y Pierre, *The Dreyfus Case*, Yale University Press, Nueva Haven, 1937.
DRUMONT, Édouard, *La Dernière Bataille*, E. Dentu, París, 1890.
EADS, James B., *Address… Before the House Select Committee on Inter-oceanic Canals, 9th of March, 1880, in Reply to Count de Lesseps* (s.d.).
— *Inter-oceanic Ship Railway. Address… Delivered Before the San Francisco Chamber of Commerce, August 11, 1880* (s.d.).
EDWARDS, Albert, *Panama: The Canal, the Country and the People*, Macmillan Co., Nueva York, 1913.
FABENS, Joseph, *A Story of Life on the Isthmus*, G. P. Pucnam & Co., Nueva York, 1853.
FORBES-LINDSAY, Charles H. A., *Panama. The Isthmus and the Canal*, J. C. Winston Co., Filadelfia, 1906.
FOROT, Victor, *L'Ingénieur Godin de Lépinay*, París, 1910.
FRANCK, Harry A., *Zone Policeman 88. A Close Range Study of the Panama Canal and Its Workers*, Century Co., Nueva York, 1913.

FRASER, John F., *Panama and What It Means*, Cassell and Co., Londres, 1913.
FREEHOFF, Joseph C., *America and the Canal Title*, Nueva York, 1916.
FROUDE, James A., *The English in the West Indies*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1888.
GERSTER, Arpad, *Recollections of a New York Surgeon*, Nueva York, 1917.
GILBERT, James S., *Panama Patchwork*, Star & Herald Co., Panamá, 1905.
GORGAS, general William C., *Sanitation in Panama*, D. Appleton and Co., Nueva York, 1915.
GORGAS, Marie D., y Burton J. HENDRICK, *William Crawford Gorgas, His Life and Work*, Doubleday, Page & Co., Nueva York, 1924.
GRISWOLD, C. D., *The Isthmus of Panama, and What I Saw There*, Nueva York, 1852.
HAGGARD, H. R., *King Solomon's Mines*, Airmont Publishing Co., Nueva York, 1967.
HAMLEY, W. G., *A New Sea and an Old Land*, William Blackwood and Sons, Londres, 1871.
Handy Guide to the City of Washington, Rand McNally & Co., Chicago, 1899.
HANOTAUX, Gabriel, *Contemporary France*, vol. IV (1877-1882), G. P. Pumam's Sons, Nueva York, 1909.
HARDEVELD, Rose VAN, *Make the Dirt Fly*, Pan Press, Hollywood (California), 1956.
HASKIN, Frederic J., *The Panama Canal*, Doubleday, Page & Co., Nueva York, 1914.
HASKINS, William C. (ed.), *Canal Zone Pilot*, Star & Herald Co., Panamá, 1908.
HEISER, Victor, *An American Doctor's Odyssey*, W. W. Norton & Co., Nueva York, 1936.
HOWARD, Leland O., *The Insect Book*, Doubleday, Page & Co., Nueva York, 1902.
HUGHES, teniente coronel George W., *Letter in answer to the Hon. John M. Clayton, Secretary of State, on Intermarine Communications*, Washington, 1850.
HUMBOLDT, Alexander VON, *Political Essay on the Kingdom of New Spain*, Longman, Londres, 1811.
HUMBOLDT, Alexander VON, y Aime BONPLAND, *Personal Narrative of Travels to the Equinoctial Regions of America, During the Years 1799-1804*, George Bell and Sons, Londres, 1881.
HUNTINGTON, C. P., *The Nicaragua Canal* (folleto), 1900.
HYNDMAN, H. M., *Clemenceau, the Man and His Times*, Frederick A. Stokes Co., Nueva York, 1919.
The Isthmus of Panama Inter-Oceanic Canal M. le Comte de Lesseps at Liverpool, Exeter (Inglaterra), 1880.
JOHNSON, Theodore T., *Sights in the Gold Region, and Scenes by the Way*, Nueva York, 1849.
JOHNSON, Willis F., *Four Centuries of the Panama Canal*, Henry Holt & Co., Nueva York, 1906.
JUSSERAND, J. J., *What Me Befell*, Houghton Mifflin Co., Boston, 1933.
KARNER, William *More Recollections*, Boston, 1921.
KELLEY, Frederick M., *The Union of the Oceans by Ship-canal Without Locks, via the Atrato Valley*, Harper and Bros., Nueva York, 1859.
LAWTON, Frederick, *The French Third Republic*, J. B. Lippincott Co., Filadelfia, 1909.
LEJEUNE, comandante general John A., *The Reminiscences of a Marine*, Dorrance and Co., Filadelfia, 1930.
LE PRINCE, Joseph A., A. J. ORENSTEIN y L. O. HOWARD, *Mosquito Control in Panama*, G. P. Pumam's Sons, Nueva York, 1916.
LESSEPS, Ferdinand DE, *Lettres, Journal et Documents*, 5 vols., Didier et Cie., París, 1875-1881.
— *The Suez Canal, letters and Documents Descriptive of Its Rise and Progress in 1854-1856*, Henry S. King and Co., Londres, 1876.
— *Recollections of Forty Years*, D. Appleton and Co., Nueva York, 1888.
LONERGAN, W. F., *Forty Years of Paris*, Brentano's, Nueva York, 1907.
MCCARTY, Mary L., *Glimpses of Panama and the Canal*, Kansas City, 1913.

MAHAN, capitán A. T., *The Influence of Sea Power upon History*, Little, Brown & Co., Boston, 1890.
— *From Sail to Steam, Recollections of a Naval Life*, Harper and Bros., Nueva York, 1907.
MARÉCHAL, Henri, *Voyage d'un Actionnaire à Panama*, E. Dentu, París, 1885.
MEYER, Arthur, *Forty Years of Parisian Society*, Londres, 1912.
MIMANDE, Paul, *Souvenirs d'un Échappé de Panamá*, Perrin et Cie., París, 1893.
MITCHELL, Edward P., *Memoirs of an Editor*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1924.
MOORE, Charles (ed.), *The St. Mary's Canal*, Detroit, 1907.
MORISON, Eking E. (ed.), *The Letters of Theodore Roosevelt*, vols. I-V, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 1952.
MORISON, George S., «The Isthmian Canal» (conferencia dictada en el Contemporary Club, Bridgeport [Connecticut]), 1902.
MUNCHOW, Mrs. Ernst Ulrich VON (ed.), *The American Woman on the Panama Canal, 1904-1916*, Star & Herald Co., Panamá, 1916.
NELSON, Wolfred, *Five Years at Panama, The Trans-isthmian Canal*, Belford Co., Nueva York, 1889.
OTIS, Fessenden N., *History of the Panama Railroad; and of the Pacific Mail Steamship Company. Together with a Travellers Guide and Business Man's Hand-book for the Panama Railroad*, Harper and Bros., Nueva York, 1867.
PENNELL, Joseph, *Joseph Pennell's Pictures of the Panama Canal*, J. B. Lippincott Co., Filadeifia, 1912.
PEPPERMAN, Walter L., *Who Built the Panama Canal?*, E. P. Dutton & Co., Nueva York, 1915.
PIM, Bedford C., *The Gate of the Pacific*, L. Reeve & Co., Londres, 1863.
PONSOLLE, Paul, *Le Tombeau des Milliards*, París, 1893.
RAINEY, congresista Henry T., *The Story of a Trip to Panama* (folleto), Washington, 1907.
RICHARDSON, Albert D., *Personal History of Ulysses S. Grant*, American Publishing Co., Hartford, 1885.
ROBINSON, Tracy, *Fifty Years at Panama, 1861-1911*, Trow Press, Nueva York, 1911.
RODRÍGUEZ, José Carlos, *The Panama Canal. Its History, Its Political Aspects, and Financial Difficulties*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1885.
ROOSEVELT, Theodore, *An Autobiography*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1920.
ROSS, sir Ronald, *Mosquito Brigades*, Longmans, Green & Co., Nueva York, 1902.
— *Memoirs*, E. P. Dutton & Co., Nueva York, 1923.
SALA, George A., *Paris Herself Again* (despachos del *Daily Telegraph* de Londres), Golden Gallery Press, Londres, 1948.
SANDS, William F., *Our Jungle Diplomacy*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1944.
SCHIERBRAND, Wolf VON, *America, Asia and the Pacific*, Henry Holt & Co., Nueva York, 1904.
Scrapbook de W. W. Wheildon de Concord, Mass., 1879-1884, Boston Public Library.
SHAW, Albert, *A Cartoon History of Roosevelt's Career*, Review of Reviews, Nueva York, 1910.
SIBERT, William L., y John F. STEVENS, *The Construction of the Panama Canal*, D. Appleton and Co., Nueva York, 1915.
SIEGFRIED, André, *Suez and Panama*, Harcourt, Brace & Co., Nueva York, 1940.
Society of the Chagres, *Yearbook, 1913*, Culebra, Zona del Canal.
SONDEREGGER, C., *L'Achèvement du Canal de Panama*, Veuve C. Dunod, París, 1902.
STARK, James H., *Stark's History and Guide to Barbados and the Caribbean Islands*, Boston, 1903.
STEFFENS, Lincoln, *The Autobiography of Lincoln Steffens*, Harcourt, Brace & Co., Nueva York, 1931.

STEPHENS, John L., *Incidents of Travel in Central America, Chiapas, and Yucatan*, Harper and Bros., Nueva York, 1841.
STEVENS, John Frank, *An Engineer's Recollections*, McGraw-Hill, Nueva York, 1936.
SULLIVAN, Mark, *Our Times*, vols. I y II, Scribner's Sons, Nueva York, 1928.
TAYLOR, Bayard, *Eldorado, or Adventures in the Path of Empire*, G. P. Putnam, Nueva York, y Richard Bentley, Londres, 1850.
TOMES, Robert, *Panama in 1855. An Account of the Panama Railroad, of the Cities of Panama and Aspinwall, with Sketches of Life and Character on the Isthmus*, Harper and Bros., Nueva York, 1855.
TROLLOPE, Anthony, *The West Indies and the Spanish Main*, Harper and Bros., Nueva York, 1860.
TYSON, James L., *Diary of a Physician in California*, Nueva York, 1850.
VASSILI, conde Paul, *France from Behind the Veil*, Cassell & Co., Londres, 1914.
VERNE, Jules, *Around the World in Eighty Days*, 1873.
— *Twenty Thousand Leagues Under the Sea*, 1873.
VIZETELLY, Ernest A., *Court Life of the Second French Empire*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1907.
— *Republican France, 1870-1912*, Small, Maynard & Co., Boston, 1912.
— *Paris and Her People Under the Third Republic*, Frederick A. Stokes Co., Nueva York, 1919.
WASHBURNE, E. B., *Recollections of a Minister to France, 1869-1877*, vol. 1, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1887.
WELLS, H. G., *The Future in America*, Harper and Bros., Nueva York, 1906.
WHITEHEAD, Richard H., *Our Faith Moved Mountains*, Newcomen Society, 1944.
WINTHROP, Theodore, *The Canoe and the Saddle. Adventures Among the Northwestern Rivers and Forests; and Isthmiana*, James R. Osgood and Co., Boston, 1871.
WOOD, Robert E., *Monument for the World*, Encyclopaedia Britannica, Inc., Chicago, 1963.
WYSE, Lucien Napoleon-Bonaparte, *Canal Interocéanique 1876-77. Rapport Sur les Études de la Commission Internationale d'Exploration de l'Isthme du Darien*, A. Chaix et Cie., París, 1877.
— *Le Canal de Panama, l'Isthme Américain. Explorations, Comparison des Traces Étudiés; Négociations; État des Travaux…*, Hachette et Cie., París, 1886.

IV. FUENTES SECUNDARIAS

ALLOTT, Kenneth, *Jules Verne*, Cresset Press, Londres, 1940.
ANDERSON, C. L. G., *Old Panama and Castilla del Oro*, Sudworth Co., Washington, 1911.
ARONSON, Theo, *The Fall of the Third Napoleon*, Bobbs-Merrill Co., Indianápolis, 1970.
ARTZ, Frederick B., *The Development of Technical Education in France, 1500-1850*, MIT Press, Cambridge, 1966.
AUCHMUTY, James J., *Sir Thomas Wyse, 1791-1862. The Life and Career of an Educator and Diplomat*, P. S. King and Son, Londres, 1939.
BEALE, Howard K., *Theodore Roosevelt and the Rise of America to World Power*, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1956 (ed. en rústica: Collier Books, Nueva York, 1970).
BEATTY, Charles, *De Lesseps of Suez: The Man and His Times*, Harper and Bros., Nueva York, 1956.
BEER, Thomas, *Hanna*, Alfred A. Knopf, Nueva York, 1929.
BERTAUT, Jules, *Paris, 1870-1935*, Appleton-Century, Nueva York, 1936.
BIESANZ, John y Mavis, *The People of Panama*, Columbia University Press, Nueva York, 1955.

BIRMINGHAM, Stephen, *«Our Crowd»: The Great Jewish Families of New York*, Harper and Row, Nueva York, 1967.
BONAPARTE-WYSE, Olga, *The Spurious Brood*, Victor Gollancz, Londres, 1969.
BROGAN, D. W., *France Under the Republic: The Development of Modern France (1870-1939)*, Harper, Nueva York, 1940.
BRUUN, Geoffrey, *Clemenceau*, Harvard University Press, Cambridge, 1943.
BURCHILL, S. C., *Building the Suez Canal*, American Heritage Publishing Co., Nueva York, 1966.
BURNETT, Robert, *The Life of Paul Gauguin*, Oxford University Press, Nueva York, 1937.
BYRNES, Howard F., *Antisemitism in Modern France*, Rutgers University Press, Nueva York, 1969.
CAMERON, Ian, *The Impossible Dream: The Building of the Panama Canal*, William Morrow & Co., Nueva York, 1972.
CARLES, Ruben D., *The Centennial City of Colón*, Panamá, 1952.
CHAPMAN, Frank M., *My Tropical Air Castle, Nature Studies in Panama*, D. Appleton and Co., Nueva York, 1929.
CHAPMAN, Guy, *The Third Republic of France*, St. Martin's Press, Nueva York, 1962.
CLAPP, Margaret, *Forgotten First Citizen: John Bigelow*, Little, Brown & Co., Boston, 1947.
COURAU, Robert, *Ferdinand de Lesseps. De l'Apothéose de Suez au Scandale de Panama*, Bernard Grasset, París, 1932.
DANIELS, Josephus, *The Wilson Era, Years of Peace, 1910-1911*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1944.
DANSETTE, Adrien, *Les Affaires de Panama*, Perrin, París, 1934.
DENNIS, A. L. P., *Adventures in American Diplomacy*, E. P. Dutton & Co., Nueva York, 1927.
DONDO, Mathurin, *The French Faust, Henri de Saint-Simon*, Philosophical Library, Nueva York, 1955.
DUTTON, William S., *DuPont, One Hundred and Forty Years*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1942.
DUVAL, capitán Miles P. Jr., *Cadiz to Cathay: The Story of the Long Struggle for a Waterway Across the American Isthmus*, Stanford University Press, Stanford, y Oxford University Press, Londres, 1940.
— *And the Mountains Will Move*, Stanford University Press, Stanford, 1947.
EDGAR-BONNET, G., *Ferdinand de Lesseps*, Plon, París, 1951.
EVANS, I. O., *Jules Verne and His Work*, Arco Publications, Londres, 1965.
FREEMAN, T. W., *A Hundred Years of Geography*, Aldine Publishing Co., Chicago, 1961.
GIEDION, Sigfried, *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, Cambridge, 1971.
HAGEDORN, Hermann, *The Roosevelt Family of Sagamore Hill*, Macmillan Co., Nueva York, 1954.
HARRISS, Joseph, *The Tallest Tower, Eiffel and the Belle Epoque*, Houghton Mifflin, Boston, 1975.
HART, Albert B. (ed.), *Theodore Roosevelt Cyclopedia*, Roosevelt Memorial Association, Nueva York, 1941.
HERRING, Hubert, *A History of Latin America*, Alfred A. Knopf, Nueva York, 1968.
HILL, Howard C., *Roosevelt and the Caribbean*, University of Chicago Press, Chicago, 1927.
HOWARTH, David, *Panama, Four Hundred Years of Dreams and Cruelty*, McGraw-Hill, Nueva York, 1966.
HOWE, Octavius T., *Argonauts of '49*, Harvard University Press, Cambridge, 1923.
JESSUP, Philip C., *Elihu Root*, vol. I, Dodd, Mead & Co., Nueva York, 1938.
KELLER, Morion (ed.), *Theodore Roosevelt*, Hill and Wang, Nueva York, 1967.
KEMBLE, John H., *The Panama Route, 1848-1869*, University of California Press, Berkeley, 1943.
LEE, W. S., *The Strength to Move a Mountain*, G. P. Putnam's Sons, Nueva York, 1958.

LEECH, Margaret, *In the Days of McKinley*, Harper and Bros., Nueva York, 1959.
LEWIS, Oscar, *Sea Routes to the Gold Fields*, Alfred A. Knopf, Nueva York, 1949.
LOFTS, Norah, y Margery WEINER, *Eternal France, A History of France, 1789-1944*, Doubleday & Co., Garden City, 1968.
LORANT, Stefan, *The Life and Times of Theodore Roosevelt*, Doubleday & Co., Garden City, 1959.
LORD, Walter, *The Good Years*, Harper and Bros., Nueva York, 1960.
MACK, Gerstle, *The Land Divided*, Alfred A. Knopf, Nueva York, 1944.
MANUEL, Frank E., *The New World of Henri Saint-Simon*, Harvard University Press, Cambridge, 1956.
MARLOWE, John, *World Ditch*, Macmillan Co., Nueva York, 1964.
MARTIN, Franklin, *Major General William Crawford Gorgas*, Gorgas Memorial Institute, Chicago (s.f.).
MINER, Dwight C., *The Fight for the Panama Route*, Columbia University Press, Nueva York, 1940.
MINTER, John E., *The Chagres*, Rinehart & Co., Nueva York, 1948.
MORISON, George A., *George Shattuck Morison, 1842-1903*, Peterborough Historical Society, Peterborough (N.H.), 1932.
MORISON, Samuel E., *Admiral of the Ocean Sea*, Little, Brown & Co., Boston, 1942.
— *The European Discovery of America, The Southern Voyages, 1492-1616*, Oxford University Press, Nueva York, 1974.
MURPHY, Agnes, *The Ideology of French Imperialism, 1871-1881*, Catholic University of America Press, Washington, 1948.
PADELFORD, Norman J., *The Panama Canal in Peace and War*, Macmillan Co., Nueva York, 1942.
PERRUCHOT, Henri, *Gauguin*, World Publishing Co., Nueva York, 1913.
POMFRET, John E. (ed.), *California Gold Rush Voyages, 1848-1849*, Huntington Library, San Martino (California), 1954.
PRINGLE, Henry F., *Theodore Roosevelt, A Biography*, Harcourt, Brace & Co., Nueva York, 1931.
— *The Life and Times of William Howard Taft, 2* vols., Holt, Rinehart y Winston, Nueva York, 1939 (reimp. en Archon Books, 1964).
PULESTON, W. D., *Mahan, The Life and Work of Captain Alfred Thayler Mahan*, Yale University Press, Nueva Haven, 1939.
ROOSEVELT, Nicholas, *The Restless Pacific*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1928.
ROOSEVELT, Nicholas, *Theodore Roosevelt, The Man As I Knew Him*, Dodd Mead & Co., Nueva York, 1967.
SCHONFIELD, Hugh J., *Ferdinand de Lesseps*, Herbert Joseph, Londres, 1937.
SCHOTT, Joseph L., *Rails Across Panama*, Bobbs-Merrill Co., Indianápolis, 1967.
SIMON, Maron J., *The Panama Affair*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1971.
SMITH, G. B., *The Life and Enterprises of Ferdinand de Lesseps*, W. H. Alien, Londres, 1895.
TAYLOR, Charles C., *The Life of Admiral Mahan*, John Murray, Londres, 1920.
THAYER, William R., *The Life and Letters of John Hay*, Houghton Mifflin Co., Boston, 1915.
THEILER, Max, y W. G. DOWNS, *Arthropod-Borne Viruses of Vertebrates*, Yale University Press, Nueva Haven, 1973.
TUCHMAN, Barbara W., *The Proud Tower, A Portrait of the World Before the War, 1890-1914*, Macmillan Co., Nueva York, 1966.
WAGENKNECHT, Edward, *The Seven Worlds of Theodore Roosevelt*, Longmans, Green & Co., Nueva York, 1960.
WARSHAW, Leon J., *Malaria, The Biography of a Killer*, Rinehart & Co., Nueva York, 1949.

Washington, D.C., A Guide to the Nation's Capital, American Guide Series, Hastings House, Nueva York, 1942.
WEIGLEY, Russell F., *History of the United States Army*, Macmillan Co., Nueva York, 1967.
WHITEHEAD, Richard H., *Our Faith Moved Mountains*, Newcomen Society, Nueva York, 1944.
WILLIAMS, Wythe, *The Tiger of France*, Duell, Sloan, & Pearce, Nueva York, 1949.
WILLIAMSON, Harold F., y Kenneth H. MYERS, II, *Designed for Diggins*, Northwestern University Press, Evanston, 1955.

V. ENTREVISTAS

Mme. Hervé Alphand, París
Alice Anderson, Vineyard Haven (Massachusetts)
Philippe Bunau-Varilla, II, ciudad de Nueva York
Crede Calhoun, ciudad de Panamá
Winter Collins, Balboa Heights, Zona del Canal
Lavinia Dahlhoff, St. Petersburg, Fla.
Arthur H. Dean, ciudad de Nueva York
Katharine Harding Deeble, West Tisbury (Massachusetts)
Winifred Ewing, ciudad de Panamá
John Fitzgerald, Amherst (Massachusetts)
David St. Pierre Gaillard, Washington, D.C.
Mrs. Thomas Goethals, Vineyard Haven (Massachusetts)
Dr. Victor Heiser, ciudad de Nueva York
Walter L. Hersh, St. Petersburg, Fla.
Keith E. Kelley, St. Petersburg, Fla.
Hubert de Lesseps, París
Tauni de Lesseps, ciudad de Nueva York
Prisca Bunau-Varilla Lionelli, París
Alice Roosevelt Longworth, Washington, D.C.
Aminta Meléndez, Colón
Elting E. Morison, Peterborough, N.H.
William E. Russell, ciudad de Nueva York
General Edwin L. Sibert, West Tisbury (Massachusetts)
Maurice Thatcher, Washington, D.C.
Mary Weller, St. Petersburg, Fla.
Richard H. Whitehead, Laconia, N.H.
Mrs. Richard H. Whitehead, Laconia, N.H.
Robert Worsley, ciudad de Panamá
Aileen Gorgas Wrightson, Washington, D.C.

VI. PERIÓDICOS, REVISTAS Y PUBLICACIONES TÉCNICAS

American Geographical Society Bulletin
American Heritage
American Magazine
American Society of Civil Engineers, *Proceedings*

American Society of Civil Engineers, *Transactions*
Atlanta Constitution
Atlantic Monthly
British Medical Journal
Bulletin de la Société de Géographie
Bulletin du Canal Interocéanique
Bulletin of the Pan-American Union
California Historical Society Quarterly
Catholic World
Chronicle de San Francisco
Civil Engineering
Collier's
Contemporary Review de Londres
Courier-Journal de Louisville
Daily Commercial Bulletin de Nueva York
Daily News
Eagle de Brooklyn
Economist de Nueva York
El Derecho de Bogotá
El Relator de Bogotá
Engineering de Londres
Engineering Magazine
Engineering New-Record
Everybody's Magazine
Engineering News
Evening Post de Nueva York
Evening Transcript de Boston
Examiner de San Francisco
General Electric Review
Harper's New Monthly Magazine
Harper's Weekly
Herald de Boston
Herald de Nueva York
Illustrated London News
Independent Journal de Nueva York
Journal of Commerce de Nueva York
Journal of Inter-American Studies and World Affairs
Journal of the American Geographical Society
Journal of the Franklin Institute
Journal of the Society of Arts
La Libre Parole de París
Le Figaro de París
Le Matin de París
Le Temps
Leslie's Newspaper
Life
Lippincott's Magazine
Literary Digest de Londres

Martha's Vineyard Gazette
Medical Journal
Montana History
Munsey's Magazine
Nation
National Geographic Magazine
Newcomen Society, *Transactions*
North American Review
Pacific Historical Review
Pall Mall Gazette
Panama Canal Spillway
Panama Star & Herald
Post de Washington
Review of Reviews
Scientific American
Scribner's Magazine
Star de Washington
Sun de Nueva York
Tacoma Evening News
The Century
The Leisure Hour
The New York Times
The Outlook
The Saturday Evening Post
The Times de Londres
The University Magazin
Tribune de Chicago
Tribune de Nueva York
United States Naval Proceedings
World de Nueva York
World's Work

VII. FUENTES GRÁFICAS

American Geographical Society
American Museum of Natural History
Clarence A. Barnes Jr.
Bibliothèque Nationale
Canal Zone Library-Museum
Winter Collins
Culver Picture Services
Mrs. Katharine Deeble
École Polytechnique
David St. Pierre Gaillard
Mrs. Thomas Goethals
Biblioteca del Congreso
Museum of Modern Art

National Archives
Biblioteca Pública de Nueva York
Smithsonian Institution
United States Military Academy Archives

VIII. OBRAS DE CONSULTA

BARTLETT, John, *Bartlett's Familiar Quotations*, Little, Brown & Co., Boston, 1955.
Dictionary of American Biography, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1936.
Dictionary of American History, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1942.
Dictionary of National Biography, Oxford University Press, Londres, 1921.
Encyclopaedia Britannica, 15.ª ed., Encyclopaedia Britannica, Chicago, 1974.
Morison, Samuel E., y Henry S. COMMAGER, *The Growth of the American Republic*, Oxford University Press, Nueva York, 1960.
National Geographic Atlas of the World, 3.ª ed. rev., National Geographic Society, Washington, 1970.
The American Heritage Dictionary of the English Language, Houghton Mifflin Co., Boston, 1969.
Webster's Geographical Dictionary, G. & C. Merriam Co., Springfield, 1949.

Notas

[1] Un ejemplo notable fue Charles de Thierry o barón de Thierry, como prefería que lo llamaran. Inglés y licenciado por Cambridge, causó una impresión tan profunda en ciertos jefes maoríes que estaban de visita en Londres, que le propusieron viajar a Nueva Zelanda y gobernarlos como rey, o por lo menos eso fue lo que él contó. Tenía la idea de construir un canal que cruzara el istmo de Panamá para favorecer el comercio de Europa con Nueva Zelanda y pensaba que el proyecto completo podía finalizarse sin dificultad en tres años. Sostenía que la construcción de un ferrocarril en la misma ruta era impracticable debido a que el terreno era muy irregular y estaba cubierto de hojas. <<

[2] El hielo lo abastecía la Boston and Panama Ice Company y lo vendía nada menos que a cincuenta centavos de dólar la libra cuando lo introdujo en el Istmo. Cada barco partía de Boston con setecientas toneladas de hielo, empaquetado entre serrín, rodeaban el cabo de Hornos hasta llegar a la ciudad de Panamá, y solo se perdían unas cien toneladas por derretimiento. Pero en el proceso de descarga y transporte hasta el almacén en la ciudad de Panamá, una distancia de unos tres kilómetros, se derretían otras cuatrocientas toneladas. No obstante, era tanta la demanda que la venta de las doscientas toneladas restantes bastaban para sufragar el viaje. Pocos años después, el hielo que se consumía en la parte del Pacífico lo abastecían barcos procedentes de Sitka, por lo cual entonces se la conocía como la América rusa. <<

[3] Verdi no pudo terminar a tiempo el encargo, y hasta 1871 no se estrenó en El Cairo la famosísima *Aída*. <<

[4] Al analizar la relación que se desarrolló entre Wyse y De Lesseps, sus mismos objetivos, el sentimiento compartido de aventura y el afecto recíproco que casi parecía de padre e hijo, surge una pregunta inevitable: ¿podría ser De Lesseps el padre desconocido? No hay ningún dato recogido que lo sugiera. Lo que cabe asumir como cierto es que para un joven de su procedencia, con ascendencia dudosa y grandes aspiraciones, la figura de De Lesseps hubo de resultar muy atractiva y es natural que deseara estrechar lazos con él. <<

[5] Apenas tuvo tiempo Trenor Park de gozar de su nueva fortuna. Un año y medio después, en diciembre de 1882, mientras viajaba de Nueva York a Colón, murió a bordo del barco. Al parecer, la causa de la muerte fue una sobredosis de sedantes. <<

[6] Los temores eran fundados. Los médicos que estuvieron en Colón y en la ciudad de Panamá durante esos primeros años afirmarían más tarde que más del 75 por 100 de los pacientes que se encontraban internados en los hospitales padecían malaria. <<

[7] Este mismo marqués de Morès también había retado a duelo a un joven ranchero estadounidense poco antes, cuando aquel trataba de abrirse paso como ganadero en las Bad Lands del territorio de Dakota. El retado era Theodore Roosevelt, quien respondió informando a De Morès de que no abrigaba ninguna mala voluntad contra él, pero que estaba dispuesto a hacerle frente si insistía. De Morès dejó pasar la cuestión. En sus días en las Bad Lands, De Morès construyó una mansión de treinta habitaciones sobre un montículo que dominaba el río Missouri, y era conocido a sus espaldas como «el francés loco». Perdió casi toda la fortuna de su mujer en esa aventura debido, según aseguró, a que los judíos controlaban el monopolio de la carne de vacuno. <<

[8] Puesto que Ferdinand de Lesseps era Gran Oficial de la Legión de Honor, solo podía ser juzgado en un Tribunal de Apelación —es decir, sin la presencia de jurado—, y eso significaba que los restantes acusados tendrían que ser juzgados en el mismo tribunal. <<

[9] Ninguno de los De Lesseps eran hombres acaudalados, como alegó el abogado Barboux ante el tribunal y el tiempo probaría. Los bienes de Charles apenas alcanzaban la cantidad de 400.000 francos (menos de 80.000 dólares). Y aunque es cierto que en un momento dado Ferdinand de Lesseps vendió sus acciones de fundador del canal de Panamá por 1.400.000 francos, había invertido en las obras del canal 1.778.000 francos, incluida buena parte de los ahorros de su esposa, y todo lo perdió. Así pues, él también había padecido el desastre general. Era sincero cuando proclamaba su desinterés por ganar dinero en la empresa; tuvo muchas oportunidades para hacer fortuna, al igual que en Suez, pero no las aprovechó. <<

[10] Una de las versiones populares sobre aquel viaje, llamada «La Carrera del *Oregon*», decía así: «¡Fuera luces! Y la proa enfiló hacia el sur. / Las capuchas de lona ocultaban los cañones. / El barco, como fantasma desencadenado, / partió en busca de su barco hermano, en el este. / Cuando los niños pregunten para qué son los cañones, / repetid los relatos de la guerra con España / y de los millones de gentes anhelantes / en la meta de la carrera sin par del *Oregon*». <<

[11] En 1939, cuando la revista *Life* publicó un artículo en el que se hacía referencia al ingeniero francés como «cabildero» y aventurero, Bunau-Varilla, que por entonces tenía ochenta años, respondió que nunca había sido tal cosa, «a no ser que llaméis aventurero a un hombre que sacrifica su tiempo, su dinero y sus capacidades científicas en aras de la gloria de su nación y del servicio de un país amigo como Estados Unidos». <<

[12] Las naves más grandes que por entonces se estaban construyendo eran de la clase del *Virginia*, que tenía 23 metros de manga. El mayor barco comercial que había entonces era el *Kaiser Wilhelm II*, con una longitud de 215 metros y 22 metros de manga. Como señaló Burr, el canal de Suez ya resultaba insuficiente para esos barcos. <<

[13] Al parecer, fue el senador Hanna quien puso a Roosevelt en contacto con Cromwell. «Tienes que ser muy cuidadoso, Theodore —parece que le advirtió en tono paternal—; este es un asunto muy espinoso. Mejor déjate guiar por Cromwell: él conoce todo lo relativo al asunto y a la gente de allá abajo.» Roosevelt replicó: «El problema con Cromwell es que sobrestima su relación con el Cosmos». «¿Cosmos? —dijo Hanna—. No lo conozco; no conozco a ninguno de esos sudamericanos; pero Cromwell los conoce a todos; tú pégate a Cromwell.» <<

[14] Según el diario privado de John Bigelow, Bunau-Varilla había recibido realmente una carta de Obaldía en la que no dejaba dudas acerca de su simpatía hacia la sublevación proyectada. <<

[15] Dio la casualidad de que Tobar estaba bien provisto de dinero. Sabiendo que la Tesorería nacional de Panamá estaba casi vacía, había tenido la previsión de llevar consigo unos 65.000 dólares en moneda estadounidense para cubrir su propia nómina y la de la guarnición local. <<

[16] Esto se hizo «por cuanto el Departamento de Guerra es el departamento que siempre ha supervisado la construcción de las grandes obras civiles para la mejora de ríos y puertos del país, y las extensas obras militares de defensa pública». <<

[17] La publicación de las importantísimas observaciones de Carter se había retrasado debido a que el editor de una revista médica le había devuelto su artículo diciendo que era demasiado largo. <<

[18] Resulta interesante que el director de ventas de la Compañía Bucyrus fuera un hombre joven llamado George A. Morison, quien había salido de Nueva Inglaterra para unirse a la firma de Milwaukee por consejo de su tío George. Para un joven interesado en un futuro comercial, había dicho George S. Morison poco antes de morir, la por entonces pequeña fábrica de palas mecánicas ofrecía buenas «posibilidades». <<

[19] Los otros tres eran el contraalmirante Mordecai T. Endicott y dos oficiales del Ejército de anteriores comisiones, el general de brigada Peter C. Hains y el coronel Oswald Ernst. <<

[20] Para los restantes dependientes, la regla resultaba un poco más complicada: cada hijo tenía derecho al 5 por 100 de la asignación básica del padre por cada año de edad (así, un niño de diez años tenía derecho al 50 por 100 de la asignación básica), mientras que todos los demás miembros adultos de la familia, aparte de la esposa, tenían derecho al 75 por 100. <<

[21] En 1906, en una ciudad media de Estados Unidos, la tasa de mortalidad por enfermedad entre un número igual de habitantes habría sido alrededor de treinta. <<

[22] Los taladros eran de dos clases: los de sondeo, que podían hacer perforaciones de 13 centímetros de diámetro y una profundidad de 30,5 metros; y los menores, de trípode, que hacían perforaciones de 7,5 centímetros de anchura y 9 metros de profundidad. Ambos funcionaban con aire comprimido que llegaba al tajo desde enormes compresores situados en río Grande, Imperio y Las Cascadas mediante una tubería de 48 kilómetros de longitud. El complicado sistema de aire comprimido era otra de las ventajas que distinguía el esfuerzo estadounidense del francés. <<

[23] El diplomático William Sands, quien empleó gran parte de su tiempo en establecer las diferencias entre los estadounidenses y los panameños, escribió que la policía panameña tenía «varios hábitos […] desconcertantes, tales como rajar a un estadounidense o golpearlo hasta dejarlo inconsciente antes de detenerlo». Cuando empezaron las peleas en un burdel de Coco Grove una noche de julio de 1912, se presentó la policía panameña, disparó y mató a tres marineros desarmados; luego rodeó a varios otros, los metió en la cárcel y los golpeó y torturó. El hecho de que Goethals y el ministro estadounidense se negaran a ordenar a las tropas estadounidenses que se apoderaran de la ciudad fue, según uno de los periodistas presentes, la causa de «una pesadumbre casi universal dentro de la Zona estadounidense». <<

[24] El viaje a Alemania fue para visitar las nuevas esclusas del canal de Kiel. Fue en la primavera de 1912, y en una ocasión fue agasajado por el káiser, al que Goethals describió como un «Roosevelt moderado». <<

[25] Esta anécdota fue relatada por el hijo de la señora Gaillard al autor. Mary Gorgas, que consideraba esta escena como la clave del carácter de Goethals y quien, por supuesto, no estaba presente, refiere una versión mucho más adornada: Una hermosa noche de luna, Goethals paseaba por una pequeña colina que daba al tajo con una de las más conocidas señoras de la Zona. Su acompañante estaba impresionada por el esplendor de la escena tropical. «Sí, es un bello paraje —replicó el coronel a las exclamaciones de ella—, y me gusta. Pero me gusta por otras razones que no tienen nada que ver con su belleza o con lo que yo puedo obtener de él. Sobre todo me gusta por el poder. —Guardó silencio por un momento y continuó—: Recuerdo una vez que visité un monasterio de padres jesuitas. Vi las estrechas celdas en que vivían, los pequeños y rústicos catres en que dormían, las toscas mesas sobre las que tomaban sus alimentos. Y entonces recordé el amplio poder que los hombres que vivían así habían ejercido en otro tiempo. Vale la pena vivir de forma sencilla para conseguirlo. —Y entusiasmado levantó la mano—: Eso es lo único por lo que vale la pena vivir. La riqueza, los sueldos, no valen nada. Lo que vale es el poder, el poder, el poder.» <<

[26] El asunto había causado algún revuelo en Estados Unidos debido a un artículo aparecido en la revista *The Independent* (22-III-1906), titulado «Nuestra desorganización en Panamá». El autor era Poultney Bigelow, hijo de John Bigelow, quien había pasado unos cuantos días en Colón y había escrito: «Las prostitutas no son necesarias en el Istmo, y si estaban allí, no era necesario mandar por ellas a expensas del contribuyente». Se demostró que la acusación no tenía más fundamento que algunos rumores, al igual que el resto del artículo. Sin embargo, para calmar el alboroto, se les pidió a muchas mujeres negras que juraran ante un directivo de la Comisión del Canal del Istmo debidamente designado que llevaban una vida honesta y que si se hallaban en Panamá era por su propia y libre decisión. Estas declaraciones juradas se enviaron al Comité del Congreso correspondiente. <<

[27] James Williams trabajó después en uno de los talleres mecánicos de Gorgona y luego como telefonista en el ferrocarril. Cuando el canal se terminó era agente de ventas en el economato de Corozal. Se retiró del servicio del canal en 1949. <<

[28] Si se colocara de pie una de esas cámaras en Manhattan, sería una de las estructuras más altas, solo superada por los edificios del Empire State y Chrysler. La diferencia entre la longitud de la cámara de una esclusa y la altura del Empire State, por ejemplo, sería de 76 metros. <<

[29] Para buscar arena de calidad adecuada, los ingenieros viajaron hasta las islas de San Blas, a 155 kilómetros de Colón, y la encontraron; pero sus habitantes declararon que las islas, con sus tierras, sus aguas y su arena, eran dones de Dios, así que no podían regalarlas ni venderlas. Los ingenieros pudieron pasar allí la noche con la condición de que partieran al alba y no regresaran nunca. <<

[30] En realidad, los diques de socorro, como los enormes cañones, no se utilizarían nunca y acabaron desmantelándose y retirándose. <<

[31] Aparte de las guerras, el único gasto federal remotamente comparable hasta el año 1914 fue para la adquisición de nuevos territorios. La cifra de todas estas adquisiciones —el territorio de Luisiana; Florida, California, Nuevo México y otra tierra occidental comprada a México; la compra de Gadsden; Alaska y Filipinas— ascendió a 75 millones de dólares, la quinta parte de lo que se había gastado en el canal. <<

[32] Cuando se escribió este libro había más de setecientos «superbarcos» demasiado grandes para cruzar el canal de Panamá. Pero debe tenerse en cuenta que los armadores conocían las dimensiones del canal; así pues, no pretendían que dichos barcos lo cruzaran. <<

[33] Por ley, el canal debe ser autosuficiente y no tener pérdidas ni beneficios. <<