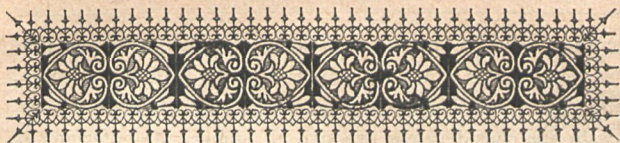


con el material existente no responde á los deseos de Mr. Lesseps de que terminen en 1888.

Se nos calificará de osados, de ignorantes tal vez, si afirmamos que no creemos esté concluido el Canal antes de 1893, centenario precisamente del descubrimiento de aquella tierra americana. Pero esta es nuestra opinión honrada, despues de oír el parecer de personas competentes. ¡Ojalá nos equivoquemos! ¡Ojalá abunde el dinero y sobren elementos de combate para destruir la barrera que impide la unión del Pacífico y del Atlántico! ¡Ojalá pueda decir en 1888 la gran figura de este siglo: «Lo que se creía un imposible, se ha realizado!»



XXVI.

El Hospital de Panamá.

Aquel mismo día por la tarde visitamos el Hospital de la Compañía, situado en las afueras de la población, en las vertientes de un monte que domina la ciudad y la cuenca de Rio-Grande, y que se eleva unos 20 metros sobre el nivel del mar. Consta de 15 pabellones-barracas de madera, con cubierta de teja vana, destinados á enfermerías, y tres en construcción, más los departamentos anexos de necesidad en estos establecimientos.

En la construcción del que nos ocupa no ha regido un plan meditado, toda vez que el servicio se hace penoso por la gran superficie que ocupa.

Las enfermerías constan de un solo piso; son de forma rectangular y de capacidad que varía entre 20 y 60 enfermos.

Entre el suelo y el piso media un espacio de cincuenta centímetros para evitar la humedad. Hállanse los pabellones rodeados de galerías cubiertas.

Las primeras enfermerías que se construyeron carecían de ventilación suficiente, á causa de ser completamente cerrada su techumbre, defecto que se ha corregido en las nuevas, en

las que se efectúa la renovación del aire en sentido ascendente.

A pesar de las excelentes condiciones del Hospital, advertimos alguna deficiencia en cuanto á su capacidad se refiere, puesto que consideramos excesivo el número de enfermos en algunas salas.

La distancia que separa unas camas de otras no llega á metro y medio, y en algunos departamentos no excede de noventa centímetros.

Las enfermerías y demás edificios anexos están aislados unos de otros y rodeados de parquecillos llenos de vegetación, dando acceso á ellos espaciosos andenes provistos de cunetas que sirven de desagüe á las enfermerías.

La comunicación á todos los departamentos se verifica al aire libre, careciéndose de pasos cubiertos que defiendan á los transeuntes de los ardorosos rayos del sol y de las abundantes lluvias.

Tiene capacidad el Hospital para 500 enfermos. Los de cirugía están separados de los que sufren otras enfermedades y los negros de los blancos. Había entonces 350 enfermos; dos terceras partes sufrían paludismo en todas sus manifestaciones y disentería y el resto fiebres y pulmonías, excepción hecha de los que se encontraban en las salas de cirugía, en las que, sea dicho de paso, se hacen curas verdaderamente asombrosas por el doctor cubano Sr. Masforroll.

El servicio facultativo está desempeñado por dos jefes, encargados el uno de la parte médica y el otro de la quirúrgica, y cuatro agregados. El personal subalterno, compuesto de internos (practicantes), depende de aquellos, y hay asignado uno por cada enfermería.

La dirección y administración están á cargo de las hermanas de la Caridad, siendo la superiora del establecimiento una joven ilustradísima y dechado de virtudes, llamada Sor María, natural de Tours (Francia), á quien secundan con el fervor propio de su vocación 25 religiosas.

No hay director jefe de los servicios, ni se lleva estadística ni documentación de ningún género, limitándose los médicos á comunicar diariamente á la Compañía la relación de enfermos existentes y las novedades ocurridas durante las veinticuatro horas últimas.

Procuramos inquirir el número aproximado de bajas ocurridas desde la fundación del Hospital, y se nos dijo: «Imposible!» Intentamos conocer otros detalles para apreciar la mortalidad, y no fuimos más afortunados. La reserva de los médicos no pudo ser más absoluta; el más expansivo contestó á nuestras preguntas con insinuaciones muy vagas.

—«La Compañía le facilitará á V. los datos que pide,» nos dijeron.

La Compañía...?

No vimos instalaciones especiales para determinadas dolencias, ni gabinetes hidroterápicos, tan indispensables en un país donde la anemia esencial ó sintomática constituye el fondo de todas las enfermedades. A esta observación que hizo el médico de la Comisión española, Sr. Vidal y Teruel, se le objetó que «algo había», pero no sería muy bueno cuando no se nos enseñó.

El arsenal quirúrgico del establecimiento nos pareció bastante completo, y se emplea en el tratamiento de las enfermedades pertenecientes á cirugía la cura antiséptica fenicada de Lister exclusivamente. El doctor Masforroll, que, como hemos dicho antes, es una notabilidad en la ciencia quirúrgica, tuvo la bondad de enseñarnos algunos casos clínicos, verdaderamente extraordinarios, en las salas de que es jefe facultativo.

Además del Sr. Masforroll estaban prestando sus servicios en el Hospital otros compatriotas nuestros, cuyo sueldo mensual es de 300 pesos.

Aparte de los lunares que hemos señalado, reúnen excelentes condiciones todas las dependencias y la asistencia á los enfermos es esmerada.



Hay departamentos especiales para los empleados de la Empresa segun sus categorías, y se facilita asistencia, tanto á los obreros que dependen directamente de la Compañía como á los que trabajan por cuenta de contratistas, siempre que éstos satisfagan lo estipulado. Asimismo se alberga á los extraños á las obras mediante la debida retribución.

Cuenta este asilo benéfico con un departamento para huérfanas, en donde hay recogidas quince niñas de cinco á quince años; una biblioteca con libros en varios idiomas para distracción de los enfermos convalecientes, y una capilla con su sacerdote del culto católico.

El agua de que se surte se recoge en uno de los cerros inmediatos á los pabellones.

La estancia de cada enfermo cuesta á la Empresa de tres á cuatro duros por dia.

En la construcción del Hospital se invirtieron más de quinientos mil francos.



XXVII.

Banquete en honor á la Comisión española.

En la noche del mismo día en que habíamos visitado los sitios que en los dos capítulos anteriores reseñamos, obsequió el alto personal de la Compañía á la Comisión española con un exquisito banquete. No pudimos asistir á él por sentirnos con amagos de disentería, pero nos procuramos datos de lo ocurrido, que nos comunicaron nuestros compañeros de Comisión que asistieron á la fiesta.

La comida fué excelente. Cuando empezó á servirse, el ingeniero director de las obras del Canal, Sr. Boyer, manifestó haber recibido un telégrama de Lesseps saludando y felicitando al presidente de la Comisión española y á los individuos que la componían.

Al destaparse el Champagne levantóse el brigadier Sanchiz, y pronunció un elocuente y sentido brindis enaltecendo á Mr. Lesseps y agradeciendo su afectuoso saludo, así como las atenciones dispensadas á la Comisión por Mr. Boyer y por los demás ingenieros. Hizo votos por la conclusión del Canal en el plazo más breve posible.

El Sr. Boyer se expresó en francés en estos ó parecidos términos:

«Señores: Siento no poder expresar mi sentimiento en la hermosa lengua castellana, pero en el poco tiempo que habito en este país no he tenido el suficiente para poder familiarizarme con ella.

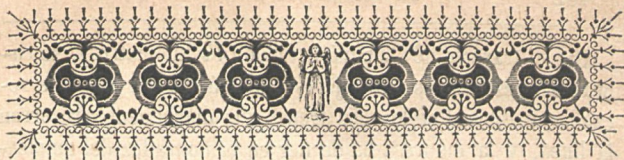
Siento tambien que Mr. Lesseps no se encuentre entre nosotros. Él os diria con propiedad el valor que para nosotros tiene vuestra venida; él os lo diria, repito, con esa elocuencia comunicativa, con esa fé maravillosa, con ese ardor profundo que todos en él admiramos, con el cual parece que arrastra y que abre las montañas.

Lamento de todas veras no disponer de mayores medios de comunicaci6n para que visiteis nuestros trabajos; pero estad convencidos de que si no os damos más facilidades es porque carecemos de ellas. Lo que tenemos os lo ofrecemos con satisfacci6n inmensa, porque todo nuestro afán es que podais visitar las obras en sus menores detalles.

Creedlo, señores; grata complacencia nos ha producido vuestra presencia aquí, presididos por un oficial general, que une á su pericia y á sus méritos militares conocimientos científicos extensos, y formando parte de la Comisi6n ingenieros ilustradísimos, doctos catedráticos y personas distinguidas y altamente apreciadas por su posici6n y por las relevantes dotes que les adornan.

Señores: brindemos por la grande España y por el Marqués de Campo.»

La fiesta terminó á las doce de la noche.



XXVIII.

De Panamá á Colón.

El 16 de Abril era el día fijado para la salida del vapor *City of Para* con rumbo á Nueva-York, y quisimos aprovechar la ocasión que se nos presentaba para enviar á *La Correspondencia de España* las impresiones que habíamos recibido, escribiendo en Colón lo acaecido desde nuestro arribo hasta zarpar el buque antes mencionado.

Salimos de Panamá, acompañados del capitán Dusmet, á las siete de la mañana. En la estación de Panamá, si así puede llamarse el punto de parada de los trenes, sin abrigos que resguarden del sol ni de la lluvia á los viajeros antes que ocupen sus asientos, como en la estación (?) de Colón, no hay que molestarse en tomar billetes. No se expenden. El pasajero se sienta donde tiene por conveniente y espera la presentación del conductor encargado de la cobranza, quien recibe el valor del viaje y se lo mete en los bolsillos. En ellos acumula las monedas de oro, y suele guardar las de plata en una cartera parecida á las que usan los recaudadores de nuestros tranvías.

Por el trayecto de Panamá á Colón (74 kilómetros), se cobran 25 pesos á los extranjeros y diez á los del país. Se recauda un dineral en los seis trenes que diariamente recorren la línea, y la empresa ha de fiar en la honradez del empleado, puesto que ninguna fórmula de contabilidad lleva éste.

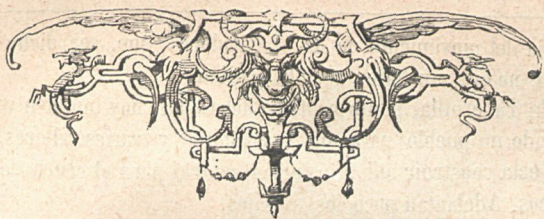
No debe sorprender, pues, que algunos cobradores se hayan retirado al poco tiempo bien acomodados. En Colón se dice que son casi tan lucrativos dichos cargos para las gentes poco escrupulosas como los de vistas de las aduanas de Cuba.

Lo que sí nos extrañó muy mucho, fué que en tantos años como aquel ferro-carril está en explotación no se halle mejor administrado.

Llegamos á Colón á las diez y cuarto de la mañana, y nos dirigimos al puerto en busca de un bote que nos condujera al *Magallanes*, que habia desatracado para que entrara en muelle un vapor inglés. Más de una hora perdimos sin lograr nuestro objeto; en cambio vimos abandonado en uno de los muelles el cadáver de un infeliz trigueño, que habia fallecido momentos antes de nuestra llegada.

Aburridos de que nuestras diligencias no resultaran eficaces y molestados por el sudor, que habia pegado al cuerpo nuestras ropas como mortificante sinapismo, aceptamos el ofrecimiento que nos hizo uno de los bribones que pululan por los muelles de buscarnos un bote mediante una comisión de tres pesos. Cumplió su palabra el negro, pero no nos sentimos con valor suficiente para fiar nuestras vidas á la inseguridad de una ligera piragua y á la destreza de aquel marino improvisado.

Renunciamos ir á bordo y nos dirigimos al Hotel Roma, en donde, por fortuna nuestra, se encontraba de paso para Nueva-York el comerciante español, en dicha ciudad establecido, D. Aristides Martinez, amigo del capitán del vapor americano *City of Para*, Sr. Dexter, á cuya galantería debimos que se pusiera á nuestra disposición un bote remado por seis marineros, que nos condujo á bordo del *Magallanes*.



XXIX.

Bohio Soldado.-Tabernilla.-Observaciones curiosas.

No como individuo de la Comisión española, sino como viajero curioso, tomó el autor de este libro el primer tren de la mañana siguiente y se fué primero á Bohio Soldado y á Tabernilla luego con el objeto de ver las obras, desposeido de todo carácter oficial.

Bohio Soldado es el primer cerro de Colón á Panamá que ha de atravesar el Canal.

En esta sección, que comprende diez kilómetros, que empiezan en el 16, hay multitud de casas que forman un pueblo animado y pintoresco. No ofrecen dificultades serias las obras en esta parte del Canal. La elevación del terreno sobre el nivel del mar es allí de seis á siete metros, excepción hecha de la colina indicada, que es de roca y tiene una elevación de 53 metros, á la cual se ataca por medio de la pólvora y de la dinamita.

En Bohio Soldado tiene la Compañía un taller de reparación de máquinas y las oficinas necesarias para llevar cuenta

diaria del movimiento de los trabajadores, que, sea dicho de paso, no era mucho en aquella ocasión.

En Tabernilla, punto céntrico del Canal, hay también establecido un pueblo para los trabajadores y varios talleres. Se proyecta construir allí la estación central para el cruce de los barcos. Adelantan poco los trabajos.

Habia llegado la hora en que almorzaban los obreros y entramos en un tabernucho, á fin de enterarnos de la clase de comida que toman y el coste de las viandas que consumen.

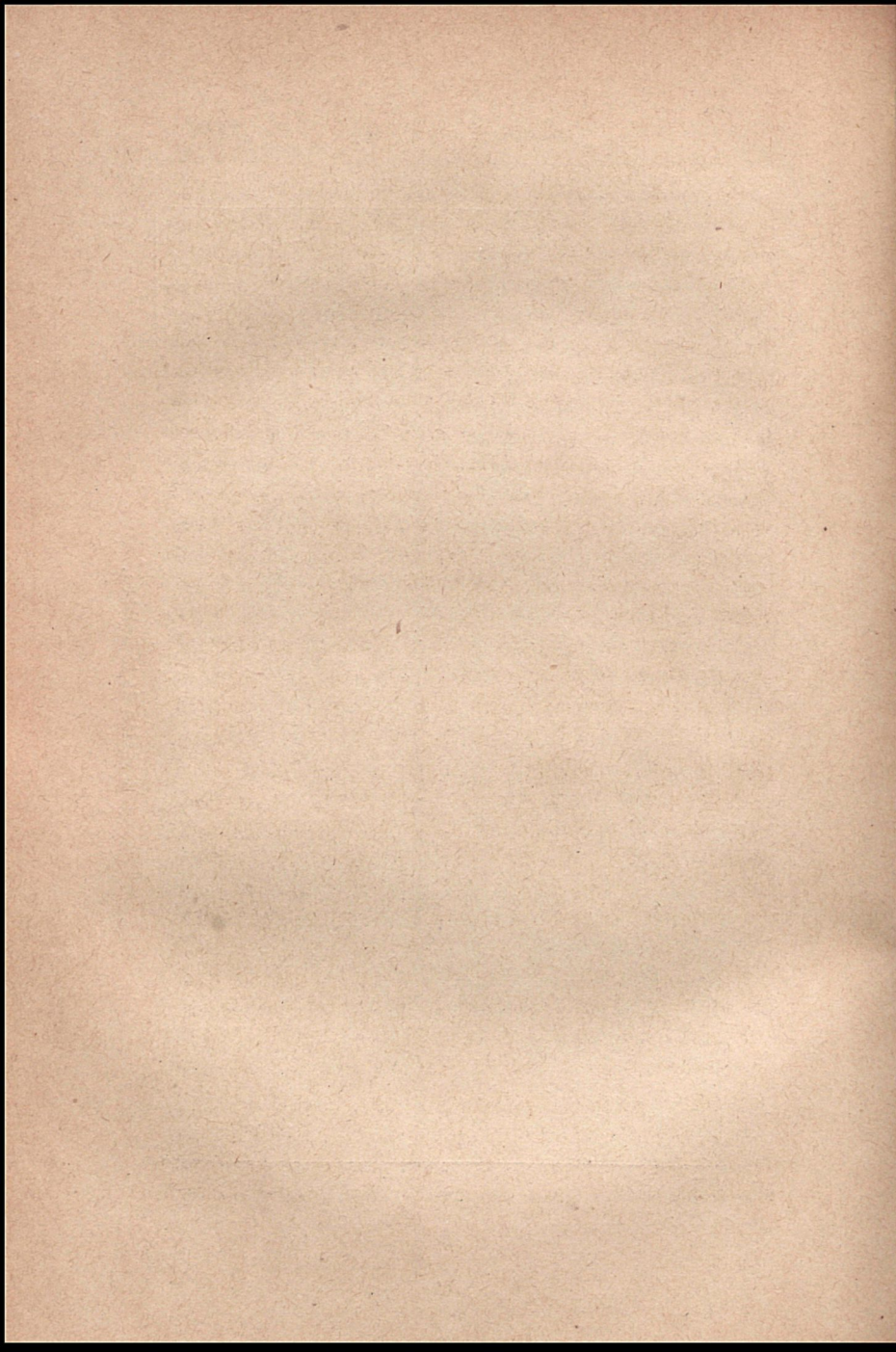
Sabe ya el lector que el obrero gana peso y medio el día que trabaja, y ahora debe fijarse en lo que gasta, para deducir consecuencias.

Su desayuno es generalmente una taza de café y una copita de ron, que le cuestan 15 centavos. Para almorzar toma un plato de mondongos, que vale 10 centavos, y como no basta ésto para alimentar su extenuado cuerpo, efecto del sudor constante que baña su piel en las horas de trabajo, repite el plato, ó lo pide de piltrafas, ó come una ración de tasajo, que cuesta de 20 á 30 centavos, que con los 5 del pan, resultan que al llegar al medio día, ha gastado el obrero medio peso sin beber vino, cerveza ni agua potable.

El coste de la comida viene á ser el mismo. Así es que el obrero gasta un peso diario en comer. Supongamos que trabaja al mes 24 días, para lo cual se necesita tener una naturaleza de hierro, que pocos tienen, y que la ropa, limpieza de la misma y otros gastos indispensables no excedan de 10 centavos por día; pues aún así tendremos que ha ganado al mes 36 pesos y que ha invertido en su manutención 33. Es decir, puede ahorrar mensualmente, gozando de buena salud y no abundando las lluvias, 3 pesos. De este modo se explica que en cuanto reunen el dinero suficiente para marcharse, dicen: «Ahí queda eso». Claro está que los que han de morir de hambre en su país prefieren vivir allí muriendo, lo cual justifica que vuelvan algunos.



Sección de la Culebra.



Preguntamos si habian ido muchos trabajadores españoles, y se nos dijo que llegaron unos 300, llevados por un reclutador, el cual cobró 3,000 pesos al llegar á Colón los expedicionarios, á quienes se condujo á Emperador y se les tuvo cinco horas al sol, mientras se averiguaba á qué contratista le convenian. Consecuencia de ello fué que enfermaron dos terceras partes y murieron la mitad. No hay más compatriotas que dependan de las Compañías del Canal que un ingeniero recién llegado, tres médicos cubanos, un sobrestante y dos ó tres empleados más. Los que sobrevivieron de los que fueron conducidos á Emperador, han regresado á la pátria, en su mayoría socorridos por el vicecónsul y por la colonia, y en casas particulares se hallaban colocados unos cuantos, hasta que llegase para ellos el ansiado momento de perder de vista región tan mortífera.

De los 12.000 trabajadores que á lo sumo hay ocupados en el Canal, dos terceras partes son de Jamáica. El resto puede subdividirse en la siguiente forma: De las Barbadas, 1.450; de la Martinica, 900; de Santa Lucía, 600; de Nueva Orleans, 550; de Venezuela, 300, y de Cartagena de Indias, 200.

De los empleados, son franceses 278 y 46 de otros países. El ingeniero director percibe 8.500 francos mensuales, más un tanto por ciento de las economías que plantée, y el listero, que es la graduación superior al obrero, unos 100 pesos. El salario mensual de los empleados viene á ser de 900 á 1.000 francos.

Hay colocados en calidad de temporeros más de 250 franceses y 80 de otros países, ganando 500 francos mensuales.

El total de empleados, cuando visitamos las obras, no bajaba de 650, de los cuales 530 eran franceses. Nos pareció excesivo semejante estado mayor para ejército tan reducido.

Habrá advertido el lector que no hemos citado á los chinos al ocuparnos de los trabajadores del Canal. China fué la que prestó más numeroso contingente de obreros cuando se realizaron

las obras del ferro-carril interoceánico, pero ahora explotan sus súbditos á los que trabajan en las obras.

La emigración de chinos es lenta, pero constante. Poco á poco van apoderándose del comercio del Istmo. Son contadísimos los que trabajan en las obras, pero son muchos los que medran á su sombra. Los chinos no admiten sociedad con ningún extranjero. Muchos de ellos están dominados por el vicio del juego y pierden en un momento lo que han ganado en muchos años, llegando á jugarse hasta sus tiendas y utensilios. No extraña á nadie tener noticia de que el comercio de Wen-Chun ha pasado á ser propiedad de Ya-Ko-Wo, que lo ganó la noche anterior jugando al dominó, á los dados ó á las cartas.

Cuando alguno de ellos se arruina, trabaja hasta ahorrar lo suficiente para dedicarse de nuevo á la venta al pormenor de los artículos de más consumo, donde se proporciona mayores ganancias. Su concurrencia á las obras es siempre por muy poco tiempo.

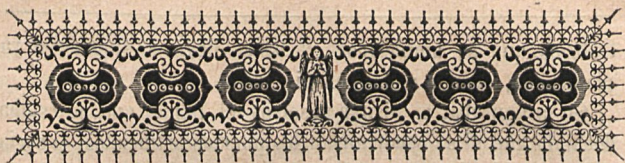
Hemos procurado evidenciar en el presente capítulo que no están compensados el trabajo del obrero ni las privaciones que forzosamente ha de sufrir, efecto de la dura vida á que está sometido, la mala calidad de algunos alimentos, las emanaciones de un suelo vírgen y de un clima húmedo y cálido, y de multitud de causas físicas y morales que contribuyen al desarrollo de las enfermedades, de las cuales no se ven libres tampoco los altos funcionarios.

Tenemos, pues, que no ha de ser el menor inconveniente que se ofrezca á la continuación de las obras la falta de brazos, si se pretende dar mayor impulso á aquellas que el que han tenido hasta el presente.

Sin duda, anticipándose á la crisis que puede sobrevenir, se ha contratado la parte más esencial de las obras con importantes empresas, que podrán suplir con maquinaria la carencia de jornaleros, y se ha desistido, al parecer, de ejecutar algunos

trabajos que se anunciaron, y hasta llegó á suponerse ya planteados, cuando nada se habia hecho.

Se aseguraba, al visitar nosotros el Istmo, que no estaba decidido aún si se construirian los puertos artificiales, si seria indispensable la proyectada trinchera y desviación del rio Chagres, y si se harian puertas exclusas para salvar los inconvenientes de las mareas entre los dos Océanos.



XXX.

La Culebra.-Dos bajas.-El servicio en las fondas de Panamá.

La Comisión española visitó en la mañana del 15 la sección de las obras del Canal llamada la *Culebra*, en la que trabajaban unos 1.800 á 2.000 hombres y cuatro excavadoras, cada una de las cuales presta un producto diario de trabajo equivalente al de 70 braceros.

Los dos kilómetros que esta sección comprende son montañosos; la excavación que hay que hacer en ella es de 28 millones de metros cúbicos, y para establecer la línea férrea de vía estrecha que facilita la ejecución de las obras se tropezó con grandes dificultades.

El trabajo que ha de practicarse en aquella sección es el de crear un valle de 129 metros de profundidad. La *Culebra* tiene 120 metros sobre el nivel del mar.

Como excavación es el trabajo más importante y difícil del proyectado Canal. Las excavadoras con sus transportadores funcionaban con regularidad sobre los rails en que descansan.

Se estaban montando tres excavadoras más. Buena falta hacen estos elementos de combate para que las obras adelanten.

De distancia en distancia se han hecho sondeos para exa-

minar las condiciones geológicas del terreno y conocer las capas de tierra que hay que extraer.

Una de las dificultades con que se lucha en aquella sección durante el verano es la falta de agua; en cambio en la época de las lluvias apenas se puede trabajar.

El lector encontrará en el artículo con que nos ha favorecido nuestro compañero de expedición, el distinguido ingeniero militar D. Manuel Cano, cuanto se refiere á la magnitud de las obras. Por ello descartamos de aquí, como hemos hecho en los capítulos anteriores y haremos en los sucesivos, cuanto se relacione con la parte técnica y científica de los trabajos.

Un contratiempo, por fortuna sin consecuencias graves, detuvo algunos momentos aquel día la marcha de la Comisión. Al dirigirse de Culebra á Emperador, cayó del caballo que montaba, desvanecido sin duda por la fuerza del sol, comparable en aquellas latitudes al del desierto, el ingeniero del puerto de la Habana Sr. Paradela.

La impresión de los expedicionarios al verle en el suelo, sin sentido, fué tristísima, suponiendo estaba gravemente lesionado; pero reconocido, resultó, con gran satisfacción de todos, que el accidente había sido leve y que únicamente había experimentado algunas contusiones que no comprometían su existencia.

Trasladado el enfermo con la comodidad posible á casa del jefe de la sección de Emperador, se le prodigaron los auxilios que su estado requería, hasta recobrar por completo el conocimiento y encontrarse en disposición de regresar á Panamá.

Otra baja había sufrido la Comisión con anterioridad á la del Sr. Paradela. El joven é ilustrado catedrático de la Universidad de la Habana, D. Simón Vila y Vendrell, se encontraba enfermo hacia dos días, atacado de fiebre del país, llegando á alarmarnos su estado. Por fortuna el inteligente médico de la Comisión, Sr. Vidal y Teruel, combatió con éxito la dolencia, y á ello y á su celo se debió que el Dr. Vila escapase del triste fin que tan de cerca le amenazó.