Canal de Panamá: víctima histórica de los «lobos de Wall Street»

OLMEDO BELUCHE :: 02/04/2025

¿Trump invadirá Panamá? Tal vez no lo necesite, pues el gobierno panameño de José R. Mulino está de rodillas y entregado

Las constantes amenazas de Trump producen repudio en la mayoría de la población panameña cuya historia está hecha de la lucha contra la expoliación extranjera de la ruta de tránsito y del canal, en la que intereses imperialistas se han coaligado con la casta oligárquica local para saquear nuestros recursos y nuestra fuerza laboral.

Que ahora, en pleno siglo XXI, Donald Trump amenace con apoderarse del Canal de Panamá por la vía de la fuerza no es nuevo, ya lo hemos vivido. Hace poco más de cien años, en 1903, el presidente Teodoro Roosevelt invadió a Panamá con sus tropas (10 acorazados y miles de soldados), al mismo tiempo que un gobierno ilegítimo conformado por empleados de la Compañía del Ferrocarril de Panamá declaraban la separación del Istmo de Colombia, se ponían bajo su "protección" y avalaban el nefasto Tratado Hay - Bunau Varilla.

¿Trump invadirá Panamá? Tal vez no lo necesite hacer, pues el gobierno panameño de José R. Mulino está de rodillas y entregado. Pero si Trump invadiese, sería una vuelta atrás de la historia, pero ya el pueblo panameño tiene experiencia y también volverá a luchar por la independencia y la descolonización. Las experiencias de las generaciones anteriores acudirán a la mente del pueblo panameño actual, para sacar fuerza moral y continuar la gesta generacional por la soberanía. Lo que narramos a continuación, es parte de esa historia.

El saqueo inicio con la conquista y colonización española

El saqueo contra la posición geográfica del Istmo de Panamá se inició con la conquista y colonización española. Una historia de estafas, robos y violencias sobre el istmo de Panamá se remonta hasta inicios del siglo XVI. Recordemos que el conquistador español Vasco Núñez de Balboa, "descubridor del Mar del Sur", tenido por símbolo nacional por el moderno estado panameño, saqueó, violó y masacró a las comunidades indígenas que poblaban el este del Istmo de Panamá hasta el golfo de Urabá, lo que hoy se llama Darién.

Sobre la base de ese genocidio, que los historiadores estiman entre 100 y 200 mil personas que poblaban el istmo panameño antes de la llegada europea y que desaparecieron en menos de una década, se impuso el modelo de explotación colonial basada en la imposición de la ruta de tránsito, Panamá - Portobelo, por la que pasó toda la riqueza mineral saqueada al Perú, durante 300 años.

Destruidas las sociedades prehispánicas del este del Istmo, el sistema colonial español impuso a sus habitantes (compuestos por una creciente población de personas esclavizadas y mestizos) la función de servir al comercio mundial. Esa economía colonial istmeña

prosperó relativamente en base a ofrecer alojamientos, depósitos, recuas de mulas y botes que navegaban el río Chagres para pasar del Pacífico al Caribe, o a la inversa.

Pero a inicios del siglo XVIII el transito por Panamá decayó, acicateado por los ataques de los piratas ingleses (como Henry Morgan), y por el final del sistema de flotas de galeones, impuesto por las reformas borbónicas en un intento de modernizar las relaciones con las colonias americanas. Durante cien años (1740-1850), salvo esporádicos momentos, la decadencia económica asoló al Istmo.

La *Panamá Railroad Company* se robó la ruta de tránsito

La modorra que afectaba al Istmo se vio remecida a fines de la década de 1840, cuando en el proceso de expansión del imperialismo norteamericano, mediante una guerra le arrebató a México la mitad de su territorio apoderándose de lo que hoy se llama el Oeste Americano. Al apoderarse de California mediante el Tratado Guadalupe Hidalgo (1848), el gobierno norteamericano se dispuso a colonizar esa región, para lo cual se creo el mito de la "fiebre del oro", lo cual animó la migración creciente de población anglosajona de la costa este.

Pero en ese tiempo, la forma más fácil de viajar entre ambas costas de los EEUU consistía en tomar un barco en Nueva York y viajar a Centroamérica (Panamá o Nicaragua) en una semana, cruzar al Pacífico en un día, y abordar otro barco a San Francisco que demoraba otra semana. Durante un breve período esa migración propició una pequeña prosperidad entre los habitantes del Istmo que se dedicaban a trabajar de estibadores, manejar los botes por el Chagres, alquilar alojamiento y vender comida.

Pero un acuerdo entre el gobierno de Colombia y el empresario norteamericano William H. Aspinwall, dueño de la empresa naviera *Pacific Mail Steamship*, permitió la construcción del primer ferrocarril transoceánico por Panamá. Esta empresa que se llamó la *Panama Railroad Company*, se apoderó del derecho de monopolizar la ruta de tránsito. De manera que, al inaugurarse la vía férrea en 1855, todos los istmeños que vivían de servir al tránsito de mercancías y personas se vieron de repente despojados de sus medios de vida.

Esta empresa, al igual que otra similar en Nicaragua, de Cronelius Vanderbilt, trajeron a ambos países filibusteros, una especie de paramilitares de la época, para imponer sus medidas de seguridad para su negocio de transporte. Uno de esos filibusteros, William Walker en 1855 se hizo con el control de Nicaragua e intentó anexarla como parte de los EEUU. La reacción de todos los pueblos centroamericanos fue unirse para expulsar a Walker.

En Panamá, el 15 de abril de 1856, ante la llegada de un grupo de filibusteros se produjo el llamado "Incidente de la Tajada de Sandía" por el cual la población de la ciudad de Panamá se sublevó, ante la negación de uno de ellos a pagar un pedazo de sandía que había tomado de un comerciante local. Allí estalló el resentimiento por la miseria que había dejado la pérdida del tránsito para los panameños, así como el temor de que se repitiera lo de Nicaragua.

Los filibusteros se atrincheraron en la estación del ferrocarril que fue rodeada por la población. El resultando en la muerte de 16 norteamericanos y otros 15 heridos. EEUU

exigió a Colombia una alta indemnización (400 mil dólares) y de echo procedió a la ocupación militar del Istmo.

El "canal francés" y el fraude con las acciones del ferrocarril y de la Compañía Universal

Para no alargarnos más de lo adecuado centrémonos en el "canal francés", cuya construcción pactó Colombia, de la que Panamá era una provincia, mediante el contrato Salgar - Wyse, con una empresa francesa en 1878, cuyas obras iniciaron en 1880 y se paralizaron en 1888.

Generalmente se culpa de la paralización de la obra a miles de muertes causadas por el moquito transmisor de la fiebre amarilla y la malaria. También hubo problemas de diseño, porque Fernando de Lesseps se empecinó con un canal a nivel, pese a que se le había advertido que debía ser de esclusas. Pero una tercera razón, tan poderosa como las anteriores, es que un grupo de ejecutivos de la *Compañía Universal del Canal de Panamá* se robaron fondos millonarios a través de diversas maniobras financieras y empresas proveedoras. El hijo de Lesseps, entre otros, fue condenado por ello.

Podemos encontrar una pormenorizada descripción de las estafas que han girado en torno al Canal de Panamá, recurriendo al genial libro del panameño Oscar Terán, publicado en 1934, titulado *Del Tratado Herrán - Hay al Tratado Hay- Bunau Varilla*, con un muy esclarecedor subtítulo que reza: "*Historia crítica del atraco yanqui mal llamado en Colombia* "*la pérdida de Panamá*" *y en Panamá* "*nuestra independencia de Colombia*". Libro que ha sido mantenido como tabú en este país que, sin embargo, debiera ser la referencia obligada de quien quiera conocer la verdadera historia de Panamá y su canal.

El rejuego con las acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá

El primer "atraco" contra el país, Colombia, de la que formaba parte Panamá, se hizo en la génesis misma del contrato con la *Cía. Universal del Canal.* Recordemos que, antes del canal, desde 1855, existía un moderno ferrocarril que era el que hacía el transporte de carga y personas de un mar a otro. Ese ferrocarril era administrado por una empresa de capital norteamericano la *Panama Railroad Co*. (la Compañía del Ferrocarril de Panamá, dicho en buen panameño).

El artículo 6, del contrato con esta empresa le otorgaba el monopolio sobre la zona transístmica por cualquier medio que fuera, incluyendo un canal. Una adenda o nuevo contrato con fecha de 5 de julio de 1867, en su artículo 2, acápite 2, señalaba que, en caso de un acuerdo con alguna empresa para construir el canal, ésta última debería indemnizar a la *Panama Railroad Co.* (PRRC) por la pérdida del referido monopolio, pagándole una suma cuyo 50% sería para el Estado colombiano.

Con el objetivo de no pagar ni un centavo de compensación a Colombia, los altos ejecutivos yanquis de la Compañía del Ferrocarril, junto a los altos ejecutivos franceses de la Cía. Universal del Canal, decidieron que, en vez de pagar la compensación establecida, la empresa francesa comprara 68.887 acciones ("*por el triple de su valor*" - 20 millones de dólares de la época) de las 70.000 que constituían el capital accionario de la empresa

ferrocarrilera.

De este modo, no se pagó nada a Colombia, la Compañía Universal del Canal de Panamá pasó a ser copropietaria de la PRRC, pero ésta "no dejó de seguir siendo de hecho y de derecho norteamericana, como tampoco su equipo, su asiento o domicilio y todo su personal directivo".

La quiebra fraudulenta de la Compañía Universal del Canal de Panamá

El segundo "atraco" fue contra los miles de pequeños accionistas franceses que invirtieron sus pequeñas fortunas en acciones de la Cía. Universal. Lejos de la ilusión que les habían vendido, por la que sus francos se transformaban en millones gracias a la prosperidad comercial que pasaría por el canal, de golpe se enteraron de que la Cía. Universal se declaraba en quiebra en diciembre de 1888. "*Había gastado, y en parte malversado, un capital de más de $254.000.000 sin que lo construido hasta entonces ofreciese otro aspecto que el de tierras medio removidas y escavadas por algún cataclismo*", nos dice Oscar Terán.

Terán especifica cómo se gastó el dinero (254 milllones): 2.188.00 en la compra de la concesión al sindicato Wyse y pagos a Colombia; 20.046.117 por las acciones del ferrocarril; 88.616.000 pagados a proveedores y contratistas; 3.906.000 en materiales y edificios; y 140 millones malversados sin provecho para la Compañía Universal (Págs. 21 y 22). Algunos de esos suplidores o contratistas sobrefacturaron abusivamente hasta hacer enormes fortunas.

Uno de ellos fue Philippe Bunau Varilla quien junto a su hermano Maurice crearon la "Compañía de Culebra" especializada en dinamitar y excavar el Corte Culebra. La sobrefacturación y las triquiñuelas financieras convirtieron a Bunau Varilla de simple empleado de la Cía. Universal en un potentado y uno de los accionistas principales en la Compañía Nueva del Canal (que la sustituyó), jugando un papel clave en la secesión de Panamá y la firma del Tratado el 18 de Noviembre de 1903.

La transfiguración tramposa de la Compañía Universal en la Compañía Nueva del Canal

El tercer atraco lo es contra Colombia, de nuevo. Como el contrato original con la Cía. Universal del Canal vencía en 1893, año en que supuestamente debía estar funcionando, los financistas franceses lograron del gobierno colombiano una prórroga (la primera de un año y la segunda de 10 años, que vencía en 1904) a cambio de que se constituyera una nueva compañía que tendría como objetivo juntar capital suficiente para terminar la obra. Así nació la Compañía Nueva del Canal de Panamá (*Compagnie Nouvelle*) que sustituyó a la "Universal", en 1894.

La estafa contra Colombia consistió en que sus directivos nunca tuvieron por objetivo terminar la obra, ni lograron juntar capital suficiente, lo que violaba claramente el contrato. Su objetivo desde el inicio fue vender al gobierno de EEUU los "derechos" de construcción, lo que también violaba el contrato.

Dice Terán que la Compañía Nueva se constituyó con 650.000 acciones de a 100 francos cada una, pero la aplastante mayoría de las acciones se giraron contra facturas de cobro y papeles especulativos y sin capital real, repartidos de la siguiente forma: 40.620.700 francos

en manos de los "accionistas del panóptico o carcelarios" (especuladores que tenían demanda por sobrefacturación contra la primera empresa y que se les permitió presentarse como "aportadores" en la segunda para seguir lucrando); 10 millones de francos en manos de un grupo de bancos encabezados por el Credit Lyonnais; 10 millones en manos del Sr. Eiffel; 8 millones de los ex administradores de la primera compañía; 12.6 millones en manos de Maurice y Philippe Bunau Varilla y sus socios; 3.4 millones de seis mil pequeños accionistas poseedores de entre 1 y 5 acciones (que fueron los únicos que en realidad pusieron dinero); y 5 millones en acciones para el estado colombiano.

Sentencia Terán: "Únicos*, los pequeños suscriptores vertieron íntegramente el valor de las acciones que tomaron, montante a algo más de tres millones de francos*", todo lo demás fueron "*cuentas insolutas, recibos y otros papeles...*". El capital real que juntó la Compañía Nueva no excedió los 13 millones de dólares (65 millones de francos). Con lo cual los financistas franceses violaban a sabiendas el artículo primero, acápites 1 y 2 del Contrato Prórroga de 1890, que los obligaba a terminar la obra y juntar capital suficiente para ello.

Entre lo poco de valor que poseía la Cía. Universal y que no se traspaso a la "Nouvelle", pues fue objeto de otra tramoya, estaban las 68 mil acciones de la Cía. del Ferrocarril de Panamá. Estas acciones fueron depositadas en calidad de garantía en *Comptoir National d'Escompte de Paris*, del acuerdo entre la "nueva" y la "vieja" de que sólo pasarían a la "nueva" si se concluía el canal, de lo contrario la "nueva" pagaría a la "vieja" 4 millones de dólares (20 millones de francos) por las acciones.

"*Pero había que echarle tierra en los ojos a la Nación colombiana para que no viera la verdad, o para que la disimulara bonachonamente; y así la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de ahí en adelante, se limitó a conservar mal que bien el material existente en el Istmo, aparejó un campamento de unos 3.500 trabajadores en el Corte Culebra y construyó el Muelle de la Boca*", dice Terán.

Cómo se fusionaron los intereses de los lobos franceses con los lobos de Wall Street

La verdad que se escondía, para la cual realmente fue constituida la "Nouvelle", fue el contrato con el influyente abogado neoyorkino William N. Cromwell para que convenciera a las autoridades de ese país a comprar la obra y los derechos, sacándole un juguito más al negocio.

En 1893, el agente de la Cía. Universal en EEUU, Sr. Boyard, sugirió al abogado Cromwell hacerse con 1.113 acciones que habían quedado del lado norteamericano. Hecho lo cual, de un solo golpe, Cromwell se convirtió en accionista decisivo de la Compañía del Ferrocarril, miembro de su Directorio, en su abogado y gerente, y en socio de los especuladores franceses de la Cía. Nueva.

Oscar Terán considera a William Cromwell como el cerebro maligno detrás de todo el juego de los especuladores de la Cía. Nueva del Canal, pues un año antes de su constitución ya era parte de la trama. Trama que buscaba, estafar a Colombia y los derechos sobre sus acciones y trama que pretendía estafar a los tenedores de bonos de la Cía. Universal, quienes habían pagado 20 millones de dólares por las acciones del ferrocarril, y que ahora sólo recibirían, cuando más 4 ó 5 millones por ellas (incluyendo la parte de las 1.113 acciones del mismo

Cromwell).

"*De esta forma, los intereses de los especuladores franceses agazapados a la sombra de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y los intereses norteamericanos que pelechaban al amparo de la Compañía del Ferrocarril, habían quedado amalgamados; una misma suerte de ahí en adelante los conduciría o al éxito financiero o a la ruina pecuniaria*", sentencia Terán.

Quedaron casados los intereses de los Cromwell y E. A. Drake y los otros directivos de la PRRC, junto con los Bunau Varilla, los Eiffel, los Oberdoerffer y demás accionistas carcelarios, añade. Relación que se perfecciona en enero de 1896, cuando la Cía. Nueva contrata formalmente a Cromwell como su abogado en Nueva York (Págs. 29-30).

No nos extendernos demasiado en la historia que ha sido tratada en miles de páginas (y una bibliografía elemental que referimos al final) de cómo Cromwell, los lobos del Wall Street, el garrote de Roosevelt y los especuladores franceses tramaron la separación de Panamá, la imposición de un tratado a perpetuidad (Hay-Bunau Varilla) que violaba el derecho internacional, para sacar de ello su parte de los 40 millones de dólares que pagó el gobierno norteamericano a la Cía. Nueva, además de los 4 millones por las acciones del ferrocarril.

Las confesiones del lobo

Para finalizar basta con citar en extenso al propio William N. Cromwell quien describió en detalle sus funciones y explica cómo trabajan los "lobos de Wall Street", o, mejor dicho, como funciona el sistema capitalista internacional incluso hoy (a confesión de parte, relevo de pruebas):

"*Bien está, dice, explicar aquí también que en más de de treinta años de activa y dilatada carrera profesional, la firma "Sullivan y Cromwell" se había creado íntimas relaciones, susceptibles de ser aprovechadas ventajosamente, con hombres colocados en posiciones de poder e influencia en todos los círculos y en todas partes de EEUU; ... que habían llegado a conocer y a poder sobornar por la influencia de un número considerable de hombres públicos figurantes en la política, en los círculos financieros y en la prensa. Y todos estos prestigios y relaciones fueron de utilidad grande y a veces decisiva y un enorme auxiliar en el descargo de sus deberes profesionales para con el asunto de Panamá... Ni sería posible ni quizás conveniente detallar y enumerar los modos y maneras innumerables con que fueron aprovechados en dicho asunto nuestra posición influyente y nuestro poder... No quiere esto decir que la remuneración por nuestros servicios deba basarse en esta consideración únicamente, pero fue ella en parte la que añadió peso y potencia a nuestras actividades profesionales, la que contribuyó substancialmente al resultado obtenido y la que nos permitió, durante los críticos trances que atravesó este gran negociado, apartar lo que en varias ocasiones pareció el golpe de gracia de la empresa de Panamá, y cambiar en victorias decisivas los casos más desesperados*" (citado por Terán Págs. 31 y 32).

Cromwell llegaría a ser cónsul general en Nueva York de la recién creada República de Panamá, bajo el protectorado de EEUU, en 1903, nombrado por un gobierno conformado sustancialmente por quienes habían sido sus empleados en el Istmo en la Compañía del Ferrocarril (José A. Arango y Manuel Amador Guerrero), que además le nombraron agente fiscal para que administrara las inversiones inmobiliarias en Norteamérica de 6 de los 10

millones que le correspondían a Panamá según el Tratado Hay-Bunau Varilla. Millones que reclamaban sucesivos gobiernos panameños 50 años después.

"Grupo Unidos por el Canal" para estafar a Panamá con el tercer juego de esclusas

Una sensación de "*Deja Vu*" se tiene al observar la evolución del conflicto surgido entre el consorcio Grupo Unidos Por el Canal (GUPC), encabezado por la española Sacyr, que construyó, entre 2009 y 2016, el nuevo juego de esclusas (Aguaclara y Cocolí), con la directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, en su demanda por cobrar excedentes respecto al contrato original de US$ 3,200 millones, por un valor superior a los 5,000 millones de dólares, es decir, casi el doble de lo pactado.

Pese a que la mayor parte de esas demandas han sido rechazadas por la Cámara de Comercio Internacional, con sede en Miami, Florida, EEUU, aún se encuentran en litigio 3,500 millones de dólares, luego de casi 10 años de terminadas las obras.

Por otra parte, la constructora española *SACYR* y la italiana *WeBuild* (Impregilo), que fueron parte del consorcio Grupo Unidos por el Canal, han demandado a la Autoridad del Canal de Panamá ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (Ciadi), por supuestamente violaciones a tratados de inversión entre Panamá e Italia y España. Estas demandas serían por un monto de hasta 2,000 millones de dólares adicionales, al menos para el caso de Sacyr, una empresa vinculada a escándalos de corrupción en España.

Las amenazas de Trump contra el Canal de Panamá otro intento de robo

Trump, viene afirmando desde diciembre pasado que el Canal de Panamá está en manos de China, y así lo han reiterado diversos funcionarios de ese país. Además de que el canal estaría administrado por el "Partido Comunista chino", ese país poseería dos bases militares en sus riberas, los puertos de Balboa y Cristóbal, y estaría cobrándose tarifas altas a los buques norteamericanos que pasan por aquí, según Trump. "Algo grande va a pasar", ha deslizado como amenaza Trump, si Panamá no cambia la situación descrita según él.

Trump sabe que miente, pero no puede dejar de expresar su mayor temor cuando afirma: "El Canal de Panamá está siendo operado por China. ¡China!... Nosotros no se lo dimos a China. Y ellos (Panamá) han abusado. Ellos han abusado de este regalo" (La Prensa, 13/1/25).

En esas palabras está expresado el meollo del problema. La política de Trump, exterior y comercial, intenta ser una respuesta a un proceso objetivo de decadencia económica y política de EEUU que cada vez más le cuesta competir con la influencia de los capitales chinos. Blandir ahora el garrote contra Panamá, hace parte de su proyecto de cerrar el mercado norteamericano, y por extensión latinoamericano, a productos chinos que compitan con empresas norteamericanas. La intención es cortar donde pueda el avance de capitales chinos. Estamos ante una competencia que parece evolucionar hacia una confrontación de bloques económicos parecida a las que dieron origen a la Primera y Segunda Guerra Mundiales.

Siendo Panamá un lugar relevante en la geopolítica mundial, a EEUU le viene preocupando la presencia china en el istmo, al menos desde 2017, cuando se normalizaron las relaciones diplomáticas entre ambos países. Antes de eso, Panamá era parte de los gobiernos centroamericanos sobornados por Taipei para bloquear a China. Pero hace décadas que China es el segundo usuario del canal, después de los EEUU, por lo que las relaciones diplomáticas eran una necesidad lógica.

¿Hasta dónde llegará el ultraderechista Trump? No está claro. Especialmente porque sus avances sobre Panamá cuentan con la colaboración cómplice del presidente panameño José Raúl Mulino, y de la oligarquía comercial y financiera local, cuya cobardía ha quedado evidenciada.

Algunas fuentes especulan que Trump pretende crear una base militar y apoderarse del canal directamente. ¿Volveremos a 1903? Está por verse.

Bibliografía básica

Beluche, Olmedo. La verdadera historia de la separación de 1903. Segunda Edición. Imprenta ARTICSA. Panamá, 2004.

Díaz Espino, Ovidio. How Wall Street created a nation. J.P. Morgan, Teddy Roosevelt, and the Panama Canal. Four Walls Eight Windows. New York, 2001.

Lemaitre, Eduardo. Panamá y su separación de Colombia. Biblioteca Banco Popular. Bogotá, 1971.

Terán, Oscar. Del Tratado Herrán-Hay al Tratado Hay-Bunau Varilla. Historia crítica del atraco yanqui, mal llamado en Colombia la pérdida de Panamá y en Panamá nuestra independencia de Colombia. Valencia Editores. Bogotá, 1976.

CALPU

---

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/canal-de-panama-victima-historica