



Panamá: Lo que no se dice de la separación de Colombia

OLMEDO BELUCHE :: 12/11/2018

Érase una vez una empresa de capital francés que inició las obras para construir un canal por el istmo de Panamá, allá por 1880

Pero la Compañía Universal del Canal Interoceánico, como la llamaron, fue dando tumbos hasta que, en 1888, paralizó la construcción.

¿Por qué? Los niños de primaria en Panamá saben que “la culpa fue del mosquito que producía la fiebre amarilla”. Los de secundaria, los que estudian, caen en cuenta que también le falló el diseño a Fernando de Lesseps, que intentó un canal a nivel que se estrelló contra el Corte Culebra. Muy pocos, a nivel universitario, se enteran de que hubo un tercer culpable: la corrupción.

Sí. Los gerentes franceses de la compañía resultaron ser unos pillos que le robaron millones de francos a los incautos inversionistas de clase media en Francia que compraron acciones de esta empresa creyendo que el canal los inundaría de riquezas. El escándalo, que fue asociado al nombre de Panamá, llegó a los estrados judiciales siendo condenados a penas de cárcel varios directivos.

Pero los pillos siguen siendo pillos y no se componen ni con la cárcel. Algunos de los directivos y accionistas mayoritarios idearon un plan para seguir chupándole la sangre al Canal de Panamá. En 1892 - 94, se dieron a la tarea de reorganizar la empresa bajo otro nombre, la Compañía Nueva del Canal Interoceánico. Lo primero que gestionaron fue una prórroga para terminar la obra. Una prórroga de diez años que culminaba en 1904. Anote la fecha.

Pero un sinvergüenza nunca deja de serlo, así que estos señores nunca pretendieron, ni juntaron capital suficiente para completar la obra. Solo buscaban ganar tiempo para vender sus “derechos” a un tercero, y así sacar hasta la última gota del negocio. ¿Quién tenía interés, capacidad para comprarles las acciones y continuar la obra? El gobierno de EEUU de América.

En 1894, los franceses tuvieron la buena idea de contratar a uno de los abogados más influyentes en la política y en los negocios del naciente imperio norteamericano: William Nelson Cromwell. La firma Sullivan and Cromwell, que todavía existe, estaba bien ligada a capitalistas como J. P. Morgan, la General Electric y otros negocios de alto peso en Wall Street. De su seno salieron políticos influyentes como los hermanos Allan y John Foster Dulles, que dirigieron la Agencia Central de Inteligencia (CIA).

Gracias a ese contrato que hizo la Compañía Nueva, y a que en manos de ese bufete estaban las acciones de la *Panama Rail Road Co.*, o Compañía del Ferrocarril de Panamá, tanto Cromwell como la firma de abogados jugaría un papel inconfesable en los sucesos de 1903.

La última década del siglo XIX se caracterizó por lo que se ha llamado fase imperialista del capitalismo, cuando las grandes potencias se repartieron el mundo para asegurarse fuentes de materias primas y mercados. EEUU terminó de dar su salto con la Guerra de 1898 contra España a la que le arrebató sus últimas colonias: Cuba, Puerto Rico y Las Filipinas. Al poseer territorios e intereses en Asia, los norteamericanos se vieron compelidos a dar urgencia a la construcción de un canal que permitiera a su armada naval cuidar sus intereses en ambos océanos.

Entre 1894 y 1903 las autoridades norteamericanas negociaron con franceses, colombianos y nicaragüenses. Aquí es donde el papel de Cromwell se hizo clave. Por un lado, unió a un grupo de capitalistas norteamericanos para comprar en secreto un gran grupo de acciones de la Compañía Nueva, que estaba devaluadas. Plan que denominó "Americanización del Canal". Se afirma que invirtieron 3.5 millones de dólares por unas acciones que revenderían a su gobierno por 40 millones de dólares. Buen negocio, ¿verdad?

La participación de prominentes empresarios y políticos norteamericanos en este negociado fue lo que en verdad inclinó la balanza a favor del canal por Panamá, y no como pinta el mito de las supuestas estampillas con volcanes de Nicaragua que habría regalado Bunau Varilla a los senadores.

Una vez listo el grueso del asunto había que proceder con los detalles, así que Teodoro Roosevelt, buen amigo de Cromwell, exigió a Colombia el cese de la Guerra de los Mil Días, sentó a los dos partidos, liberales y conservadores, en la mesa y con su mediación salió el Pacto de Neerlandia y el del acorazado Wisconsin en noviembre de 1902.

Siguiente paso, obligar al embajador colombiano a firmar un tratado sin mucha consulta con su país. El 22 de enero de 1903 se firmó el Tratado Herrán-Hay, que contenía: lo que se llamaría Zona del Canal con jurisdicción norteamericana; un pago de 40 millones de dólares a los accionistas "franceses" (y norteamericanos); 10 millones de adelanto a al estado colombiano, y Panamá por supuesto; y una anualidad de 250 mil dólares cuando el canal estuviera en funcionamiento.

Los colombianos y panameños decentes de aquel tiempo sabían leer y sumar, y no eran menos listos que los actuales, así que empezaron con los cuestionamientos: ¿Cómo vamos a partir el Istmo por la mitad y ceder la soberanía a una potencia extranjera allí? ¿Eso no contradice la constitución y el derecho internacional? ¿Por qué a Colombia le tocan 10 y a los accionistas 40? ¿Con qué derechos si ellos solo poseen una concesión que vence en un año y un poco de chatarra en un hueco a medio excavar? ¿Pero si la Compañía del ferrocarril ya paga 250 mil de anualidad, ahora que se quedarán con ella y tendrán el canal seguirán pagando lo mismo?

Todo esto se lo preguntaban panameños tan ilustres como los liberales Carlos A. Mendoza y Belisario Porras, y conservadores como Juan B. Pérez y Soto y Oscar Terán, entre otros. Esa era su opinión a mitad de 1903, al margen de si algunos cambiaron posteriormente. El crecimiento del rechazo al tratado, a nuestra manera de ver, llevó al juicio sumario y fusilamiento de Victoriano Lorenzo, el 15 de mayo de 1903, fue una advertencia para acallar cualquier intento de resistencia.

Cuando Comwell advirtió que podía fracasar el tratado en el Congreso colombiano, empezó a montar el Plan B: separar a Panamá de Colombia y nombrar una Junta de Gobierno leal a sus intereses que legitimara el tratado. Para ello recurrió a sus subalternos en la Compañía del Ferrocarril: José A. Arango, abogado residente de la empresa, y Manuel Amador Guerrero, funcionario a sueldo del ferrocarril.

Prepararon el plan, pero dándole hasta el último momento la oportunidad al Congreso colombiano de aprobar el Tratado Herrán-Hay. La separación sólo sucedería si no se aprobaba el tratado y no tenía otro móvil que el tratado. Todo el cuento de que los colombianos nos tenían “olvidados” fue inventado después y no era verdad, éramos uno de los departamentos más importantes y con mayor influencia en Colombia.

Cuando el senado colombiano resolvió no aprobar el tratado, sino proponer a EEUU esperar hasta 1904, a que los franceses perdieran su concesión, sacarlos del medio, para que le pagaran 25 millones de dólares al estado colombiano, Cromwell empezó a ejecutar su Plan B y convocó a Amador Guerrero a Nueva York a finales de agosto.

Esperaron para actuar hasta el 30 de octubre, cuando el Congreso colombiano cerró sus sesiones sin aprobar el tratado. En ese momento, Roosevelt dio la orden de mover sus acorazados al Istmo por ambos mares. Diez acorazados y miles de soldados norteamericanos invadieron Panamá desde el 3 de noviembre y días sucesivos. Detallito que no cuentan a los niños en la escuela.

Quienes hacen frente a los soldados colombianos que llegaron a Colón la madrugada del 3 de noviembre, son el administrador yanqui de la Compañía del Ferrocarril, coronel Shaler y las tropas del acorazado Nashville, que instalaron nidos de ametralladoras. El 5 de noviembre fue decisiva la llegada del acorazado Dixie a Cristóbal con 500 soldados norteamericanos.

Quien se imagina a los “próceres” dirigiendo al pueblo contra los “opresores colombianos”, mejor que deje de leer cuentos infantiles. La foto que describe el hecho es que la izada de la bandera panameña en Colón el 6 de noviembre estuvo a cargo de un oficial de inteligencia norteamericano vestido de gala, llamado Murray Black.

La otra foto está dada por el Tratado Hay-Bunau Varilla, firmado no por casualidad 15 días después, que contenía todo lo repudiable del Tratado Herrán-Hay, pero empeorado. La otra foto la encontramos el artículo 136 de la Constitución de 1904, que permitía que EEUU interviniera en todo el territorio ístmico con la excusa de imponer el orden público.

Cromwell y sus socios obtuvieron los 40 millones de dólares, pero además él recibió del estado norteamericano otra cantidad millonaria por la *Panama Rail Road Co.*

Para coronar sus ambiciones y probar su control sobre el gobierno panameño, fue nombrado como cónsul y agente fiscal de Panamá en Nueva York. A alguien del gobierno panameño se le ocurrió que de los 10 millones de dólares que le tocaban a Panamá, convenía separar 6 millones para crear un Fondo de la Posteridad, que sería invertido en bienes inmobiliarios y especulación financiera en EEUU. Adivinen quién administró ese fondo por décadas.

Es evidente que el 3 de noviembre de 1903, ni nos hicimos independientes ni soberanos, nos

convertimos en colonia o protectorado de EEUU. Situación contra la que tuvieron que pelear generaciones de panameños que sí lucharon por la independencia, como los jóvenes heroicos del 9 de Enero de 1964.

Sin permiso

<https://www.lahaine.org/mundo.php/panama-lo-que-no-se>