

## Wpuszczeni w kanał

---

4 lutego 1889 r. Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá ogłosiło bankructwo, zostawiając ponad 800 tysięcy udziałowców bez obiecanych zysków i bez zainwestowanych pieniędzy, pogrążając rząd Trzeciej Republiki Francuskiej\*, rujnując reputację 510 parlamentarzystów, poszczególnych ministrów, w tym George'a Clemenceau i okrywając złą sławą wybitne skądinąd postaci – Gustawa Eiffla i Ferdynanda de Lessepsa.



Budowa Kanału Panamskiego była największym i najdroższym prywatnym przedsięwzięciem w nowożytnej historii świata, a jego otwarcie, w 1914 r., spełnieniem jednego z marzeń człowieka.

© Bank zdjęć  
Photogenica, Autor:  
zigzagmtart

Kiedyś Hiszpanie, potem Portugalczycy chcieli połączyć oba oceany. Ale to stryjeczny prawnuk Napoleona Bonapartego – Lucien Napoleon Bonaparte-Wyse, wynegocjował tzw. porozumienie Salgar-Wyse z rządem Nowej Grenady (która wkrótce miała stać się Kolumbią), na zbudowanie i operowanie kanałem o długości 81,6 km, który otrzymałby w 99-letnią dzierżawę. Z kolei projekt był dziełem francuskiego hrabiego – Ferdinanda de Lessepsa, który w celu jego realizacji powołał firmę Panama Canal

Company. 4 lutego 1889 r. przedsiębiorstwo ogłosiło bankructwo.

Początkowo planowano wydać około 600 mln franków w złocie, jednak w trakcie trwania budowy szacunki te wzrosły dwukrotnie - do 1 mld 200 mln. Budowę rozpoczęto w 1881 r., ale prace na nim okazały się dużo trudniejsze niż nad Kanałem Sueskim. Po ośmiu latach postępy były niewielkie. W lutym 1885 r., osiemdziesięcioletni Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps odwiedził miejsce inwestycji w Panamie. Mniej więcej w tym samym czasie zebrało się posiedzenie generalne przedsiębiorstwa, na którym przedstawiono pierwsze trudności. Niemniej raport z posiedzenia zachęcał inwestorów, którzy do końca 1884 r. chętnie wpłacali swoje oszczędności na konto firmy. Kiedy wyszło na jaw, że tylko jedna szóstą prac została ukończona, udziałowcy zaczęli się denerwować.

I wtedy stała się rzecz niebywała. W marcu 1888 r. kilku ministrów zezwoliło Panama Canal Company na przeprowadzenie dochodowej loterii, której gwarantem było państwo, na łączną kwotę 720 mln franków w złocie, co miało pomóc Francuzom w dokończeniu inwestycji. Niestety loteria się nie powiodła i w styczniu 1889 r. Ferdinand de Lesseps odstąpił od kierowania projektem.

Okolo 800 tys. wściekłych inwestorów pozwało de Lessepsa i innych, łącznie z synem de Lessepsa, który był inżynierem. Grupa osób związana z

budową Kanału została oskarżona o sprzeniewierzenie funduszy, które zostały przeznaczone na przekupienie parlamentarzystów, by ci głosowali za kontynuowaniem budowy, jak również przekupienie dziennikarzy, by powstrzymać ich przed pisaniem prawdy - o postępach, a właściwie ich braku oraz kłopotach finansowych spółki.

Patrząc z góry Panama wygląda na idealne miejsce, by połączyć Atlantyk i Pacyfik. Jednak kilka czynników przemawiało przeciw tej inwestycji. Po pierwsze pogoda. Pory deszczowe wstrzymywały prace nawet na półroczne okresy, tworząc powodzie błotne, które niweczyły pracę robotników. Systematycznie powracały też choroby, które zabijały z siłą epidemii. Mimo że nie ma pełnych danych na temat całkowitej liczby ofiar, szacuje się, że w latach 1881-1889 na budowie śmierć poniosło nawet 22 tys. robotników. Dodatkowo nie upłynęło wiele czasu, zanim robotnicy zorientowali się w sytuacji. Ci, których nie dopadła malaria, nie zamierzali zostać długo. Wśród nich był Paul Gauguin, francuski malarz, który przybył do Panamy z przyjacielem - Charlesem Lavalem, dla którego miała to być przygoda pozwalająca na przeistoczenie się ze statecznego maklera giełdowego w prawdziwego artystę, także malarza, ze wszystkimi niedogodnościami, jakie niosła ze sobą nowa profesja. Gauguin wytrzymał tylko dwa tygodnie, zarabiając jednak wystarczająco dużo, by otworzyć studio nieopodal Isla

Taboga.

21 listopada 1892 r. Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, która zbankrutowała kilka lat wcześniej, została kupiona przez French Chamber of Deputies, na wniosek M. Delahaye. Mimo że żadne oficjalne oskarżenia nie padły pod adresem rządu, to podejrzewa się, że co najmniej 600 tys. dolarów zostało przeznaczone na łapówki dla senatorów i posłów.

Do zbadania sprawy budowy Kanału Panamskiego powołano 35 członków parlamentu. Bardzo szybko dyrektorzy przedsiębiorstwa zostali oskarżeni o to, że - używając niedozwolonych środków - spowodowali fałszywe przeświadczenie o istnieniu przedsięwzięcia, które w rzeczywistości było nierealne, o złe wykorzystanie narosłych odsetek z funduszy przeznaczonych na to przedsięwzięcie oraz zmarnotrawienie całości lub części dochodów innych osób. 25 listopada 1892 r. sprawa była rozpatrywana przed Sądem Apelacyjnym. W ciągu kilku dni rząd, z powodu braku uzyskania wotum zaufania, podał się do dymisji, wśród powszechnego zadowolenia społeczeństwa.

W kolejnym kroku powołany do zbadania sprawy Komitet Specjalny zaczął przedstawiać dowody korupcji. Ujawniono wszystkie detale i przykłady łapownictwa wśród paryskich wydawców gazet i dziennikarzy. Ponad 100 członków parlamentu, w tym 6 ministrów,

zostało wskazanych w oskarżeniu, jako mający czynny udział w skandalu. 14 lutego 1893 r. wydano wyrok na dyrektorów przedsiębiorstwa. Ferdynand i jego syn Charles de Lesseps zostali skazani na pięć lat więzienia i grzywnę w wysokości 600 dolarów. Fontane i Cottu na dwa lata więzienia i grzywnę w wysokości 400 dolarów, Alexandre Gustave Eiffel – francuski inżynier, architekt, specjalista od konstrukcji metalowych również otrzymał karę więzienia, która później została jednak anulowana. Baron Reinach – doradca finansowy Panama Canal Company, przez którego ręce przeszło bardzo wiele łapówek, by uniknąć więzienia... popełnił samobójstwo. Inni oskarżeni uciekli do Anglii. Politykami uwikłanymi w skandal byli m.in. Léon Bourgeois, Alfred Joseph Naquet, a także Bethaut, minister rozwoju miast, skazany na pięć lat więzienia, 15 tys. dolarów grzywny i pozbawienie praw publicznych. Kary więzienia w stosunku do Ferdynanda de Lessepsa nigdy nie wykonano. De Lesseps zmarł w 1894 r., na dziesięć lat przed tym, jak Amerykanie kupili projekt, który ostatecznie ukończono w 1914 r.

Zabójcze temperatury, wilgotność w czasie pory deszczowej, zbyt duże zagęszczenie wśród rozlokowanych robotników, co dodatkowo wzbudzało u nich ogromną agresję, malaria i żółta febra – to wszystko wystarczyło, aby w ciągu sześciu miesięcy 1883 r. umarło 10 procent pracowników. W następnych latach proporcje te były jeszcze większe. Liczba ofiar, które pochłonęła budowa Kanału

Panamskiego spowodowała, że inwestycję tę zaczęto nazywać „cmentarzem białego człowieka” – chociaż ginęli tam ludzie wielu ras i wszystkich narodowości.

Dziś odwiedzając to miejsce, można zobaczyć odrestaurowany cmentarz, na którym jeden krzyż symbolizuje tysiąc istnień ludzkich.

Większość ludzi uważa budowę Kanału Panamskiego za przedsięwzięcie amerykańskie. Niewielu zdaje sobie jednak sprawę, że przejęcie budowy przez Amerykanów było konsekwencją źle przygotowanej i prowadzonej inwestycji francuskiej, której pomysłodawcy chcieli dodatkowo przykryć swoją nieudolność płaceniem olbrzymich łapówek parlamentarzystom i dziennikarzom, by ci dobrze pisali o projekcie i nie odstraszały inwestorów. Obecnie, odwiedzając to miejsce, turyści widzą tylko sam koniec bardzo długiej historii.

\*Trzecia Republika Francuska istniała między Drugim Cesarstwem Francji a Rządem Vichy.

Źródła: [archives.gov](http://archives.gov);  
[query.nytimes.com](http://query.nytimes.com)

*Opublikowano w dniu 4.02.2020 r.*

*przez Wydział Informacji i Edukacji Antykorupcyjnej GSz CBA*