

Cmentarz białego człowieka

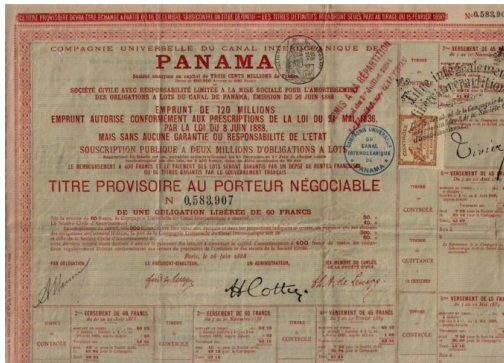
„(...) Dobrze Pan wie, że wasza francuska firma nie zamierza zbudować Kanału Panamskiego. Chcecie tylko sprzedać Stanom Zjednoczonym swoją chorą pomyłkę. Wasz prezes Hutin i ten skorumpowany nowojorski lobbysta Cromwell próbowali już to zrobić kilka lat temu. Hutin był nawet w Stanach w 1898 roku i błagał Waszyngton, żeby odkupił koncesję. (...)”

Senator John Tyler Morgan w rozmowie z Philippe Bunau-Varilla¹

Kiedyś Hiszpanie, potem Portugalczycy chcieli połączyć dwa oceany: Atlantyk i Pacyfik. W tym celu Lucien Napoleon Bonaparte-Wyse wynegocjował porozumienie z rządem Nowej Grenady². Koncesję odkupił potem Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps, osławiony budowniczy Kanału Sueskiego. De Lesseps stworzył projekt, a w celu jego realizacji powołał Kompanię Panamską (Compagnie Universelle du Canal Interoceanique).

Mimo entuzjazmu związanego z rozpoczęciem prac, po latach zmagania z siłami natury, 4 lutego 1889 r. firma ogłosiła bankructwo, zostawiając ponad 800 tysięcy udziałowców bez obiecanych zysków i zainwestowanych pieniędzy, pogrążając rząd Trzeciej Republiki Francuskiej³, rujnując reputację pół tysiąca parlamentarzystów, poszczególnych ministrów (w tym George'a Clemenceau) i okrywając złą sławą wybitne skądinąd postaci – Gustawa Eiffla i Ferdinanda de Lessepsa.

Panama wyglądała na idealne miejsce, by połączyć Atlantyk i Pacyfik. Jednak kilka czynników przemawiało przeciw inwestycji. Po pierwsze – pogoda. Pory deszczowe wstrzymywały prace nawet na półroczne okresy, tworząc powodzie błotne, które niweczyły pracę robotników. Po drugie – choroby, które systematycznie powracały i zabijały z siłą epidemii.⁴



Początkowo na budowę planowano wydać około 600 milionów franków w złocie, ale podczas jej trwania te szacunki wzrosły dwukrotnie. Budowę rozpoczęto w 1881 r., jednak prace nad przedsięwzięciem okazały się dużo trudniejsze niż nad Kanałem Sueskim. Po ośmiu latach postępy były niewielkie. W lutym 1885 r. osiemdziesięcioletni Ferdinand de Lesseps odwiedził miejsce inwestycji w Panamie. Mniej więcej w tym samym czasie zebrało się posiedzenie generalne przedsiębiorstwa,

podczas którego zarysowano pierwsze trudności. Niemniej raport z posiedzenia zachęcał inwestorów wpłacających swoje oszczędności na konto firmy, która podjęła się największego i najdroższego prywatnego przedsięwzięcia w nowożytnej historii świata.

Kiedy wyszło na jaw, że tylko niewielka część prac została ukończona w wyznaczonym terminie, udziałowcy wpadli w panikę⁵. I wtedy stała się rzecz niebywała. W marcu 1888 r. kilku ministrów zezwoliło Kompanii Panamskiej na przeprowadzenie dochodowej loterii, gwarantowanej przez państwo w kwocie 720 milionów franków w złocie. Miało to pomóc Francuzom w dokończeniu inwestycji. Loteria się nie powiodła, a w styczniu 1889 r. Ferdinand de Lesseps odstąpił od kierowania projektem.

Około 800 tysięcy wściekłych inwestorów pozwało de Lessepsa i innych, włączając w to syna de Lessepsa, który był tam inżynierem. Grupa osób związanych z budową Kanału została oskarżona o sprzeniewierzenie funduszy, przeznaczonych na przekupienie parlamentarzystów, którzy głosowali potem za kontynuowaniem budowy, jak również przekupieniem dziennikarzy, by powstrzymać ich przed pisaniem prawdy o braku postępów i informowaniem o kłopotach spółki.

21 listopada 1892 r. Compagnie Universelle du Canal Interoceanique, która zbankrutowała kilka lat wcześniej, stanęła przed francuską Izbą Deputowanych. Mimo że żadne oficjalne oskarżenia nie padły, to podejrzewa się, że setki tysięcy franków zostało przeznaczonych na łapówki dla senatorów i posłów⁶. 34 członków parlamentu zostało powołanych do zbadania prawdy na temat budowy Kanału Panamskiego⁷. Tego samego dnia oskarżono dyrektorów przedsiębiorstwa o spowodowanie, za pomocą niedozwolonych środków, fałszywego przeświadczenia o istnieniu przedsięwzięcia, złe wykorzystanie narosłych odsetek z funduszy przeznaczonych na ten cel i zmarnotrawienie całości lub części dochodów innych osób. W ciągu kilku dni rząd, z powodu braku uzyskania wotum zaufania, podał się do dymisji.

Następnie Komitet Specjalny powołany do zbadania sprawy 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 mających czynny udział w skandalu. W lutym 1893 r. wydano wyrok na dyrektorów przedsiębiorstwa. Ferdynand de Lesseps i jego syn Charles zostali skazani na pięć lat więzienia i grzywnę w wysokości 3 tysięcy franków^{8,9}. Marius Fontane i Henri Cottu otrzymali dwa lata więzienia i grzywnę



3 tysięcy franków, Alexandre Gustave Eiffel – francuski inżynier, architekt, specjalista od konstrukcji metalowych również dostał karę więzienia (została później anulowana). Baron Jacques Reinach – doradca finansowy Kompanii, przez którego ręce przeszło wiele łapówek, by uniknąć więzienia, prawdopodobnie popełnił samobójstwo. Inni oskarżeni uciekli do Anglii. Kary więzienia w stosunku do Ferdynanda de Lessepsa nigdy nie wykonano¹¹.

W ciągu sześciu miesięcy 1883 r., na skutek zabójczych temperatur i wilgotności, malarii i żółtej febry, szerzących się bez przeszkód wśród robotników, tysiące z nich poniosło śmierć. W następnych latach te proporcje rosły błyskawicznie¹¹. Liczba ofiar, które pochłonęła budowa Kanału Panamskiego spowodowała, że nadano mu przydomek „cmentarza białego człowieka” – chociaż ginęli tam ludzie wielu ras i wszystkich narodowości.

Wielu uważa budowę Kanału Panamskiego za przedsięwzięcie amerykańskie. Niewielu jednak zdaje sobie sprawę, że przejęcie budowy przez Amerykanów było konsekwencją źle przygotowanej i prowadzonej inwestycji francuskiej. Jej pomysłodawcy chcieli dodatkowo przykryć swoją nieudolność płaceniem olbrzymich łapówek parlamentarzystom i dziennikarzom, by ci dobrze pisali o projekcie i nie odstraszały inwestorów. Dziś, odwiedzając to miejsce, można zobaczyć odrestaurowany całkiem niedawno cmentarz, na którym jeden krzyż reprezentuje tysiąc istnień ludzkich.¹²

¹Thomas E. Morrissey , “Donegan and the Panama Canal”, wyd. Xlibris, s. 96.

²Tzw. porozumienie Salgar – Wyse, pozwalające na zbudowanie i operowanie kanałem o długości 81,6 km i jego 99-letnią dzierżawę.

³Trzecia Republika Francuska istniała między Drugim Cesarstwem Francji a Rządem Vichy.

⁴Wśród budowniczych Kanału Panamskiego był Paul Gauguin, francuski malarz, który przybył do Panamy z przyjacielem – malarzem, Charlesem Lavalem. Gauguin wytrzymał tylko dwa tygodnie, zarabiając jednak wystarczająco dużo, by otworzyć studio nieopodal Isla Taboga. Mimo że nie ma pełnych danych na temat całkowitej liczby ofiar, jakie pochłonęła budowa (1881–1889), szacuje się,

że nawet 22 tysiące robotników poniosło śmierć. Nie upłynęło wiele czasu, zanim robotnicy zorientowali się w sytuacji.

⁵The Panama Canal Crash. How De Lesseps's Company Will be Wound Up, „The New York Times”, 15 grudnia 1888.

⁶<http://www.globalsecurity.org/military/facility/panama-canal-lesseps.htm> (dostęp.15.05.2012).

⁷“Panama Prosecution. The body of the baron Reinach to be exhumed” „The Sydney Mail”, 3 grudnia 1892.

⁸The New York Times „Panama Sentences Quashed”, 16 czerwca 1893.

⁹http://associationlesseps.org/en/panama_historique_imprim.html (dostęp 15.05.2012).

¹⁰Niektórzy uważają, że przeszkodą w inwestycji był nie tylko upór de Lessepsa, ale także jego autorytet, który sprawiał, że ludzie bezkrytycznie mu wierzyli. W przeciwieństwie do Kanału Sueskiego, znajdującego się na równinie, Kanał Panamski był budowany w górzystym terenie, mimo to de Lesseps upierał się, aby kanał znajdował się na poziomie morza. Wyrok w sprawie de Lessepsa został unieważniony przez Sąd Kasacyjny z uwagi na fakt, że od popełnienia przestępstwa upłynęły 3 lata. De Lesseps zmarł w 1894 r., na dziesięć lat przed tym, jak Amerykanie kupili projekt, który ostatecznie ukończono w 1914 r.

¹¹<http://www.pbs.org/wgbh/americanexperience/features/general-article/panama-workers/> (dostęp 15.05.2012).

¹²<http://www.southernexplorations.com/adventure-travel-information/travel-articles/panama/CanalFrenchWorkingDying.htm> (dostęp 10.07.2012).