



Signo tres elementos

Dibujo, acrílico sobre papel

0.7 x 0.5 m.

1971

Colección del Artista

H I S T O R I A

- Historia del continuo escándalo del Canal de Panamá.

HISTORIA DEL CONTINUO ESCÁNDALO DEL CANAL DE PANAMÁ

José Ángel Hernández García

Summary: This article takes us into the events leading to one of the biggest financial and political scandals in history.

Many cases of corruption involving lots of politicians, people from the financial field, and even scrupleless adventurers have proliferated around the Panama Canal. All this goes on even today, when the Canal's administration is in Panamanian hands.

The article tries to go deeper in the historical origin of this magnificent human work, and it finishes making a political interpretation of the consequences of the abandon of the Canal area by the Americans and its adoption by the Panamanian state.

This essay definitely tries to show that the Panama Canal has been synonymous of political and financial corruption during its history, regardless its rentability, which keeps on right up to present days.

Key words: Corruption, Auction, Enterprise, Nacionalism, Commerce, State, Pressure, Communication

Résumé: Cet article nous présente les événements qui ont menés à l'un des plus importants scandales financiers et politiques de l'histoire.

De nombreux cas de corruption mettant en cause toute une liste de politiciens, de personnes émanant du pôle financier et même des aventuriers sans scrupules ont proliféré autour du canal du Panama. Aujourd'hui, alors que l'administration du canal est retournée aux mains des Panaméens, rien n'a changé.

L'article tente de creuser plus profondément les origines historiques de ce magnifique travail humain et il s'achève avec une interprétation des conséquences de l'abandon de la zone du canal par les Américains et son adoption par l'Etat panaméen.

Cet essai tente définitivement de montrer que le canal du Panama a été synonyme de corruption politique et financière pendant son histoire, malgré la rentabilité dont il fait encore preuve aujourd'hui.

Mots clés: Corruption, nationalisme, pression, vente aux enchères, commerce, communication, entreprise, état.

La importancia geopolítica del Canal de Panamá viene de antiguo. Hace cuatro siglos, el rey Felipe II, no había querido construir un canal en sus dominios centroamericanos “para no oponerse a la voluntad de Dios, que había creado el istmo de Panamá”. Aun así, un pariente de Hernán Cortés, Álvaro de Saavedra, concibió un proyecto para la construcción de un canal en la misma zona. Carlos III, el rey constructor, retomó la idea de sus antecesores y en 1779 nombró una comisión encargada de estudiar un paso que uniera los dos mares.

En los albores de la Independencia, distintos personajes expresan la bondad de un paso entre los dos océanos; así lo harán gentes de la talla de Humboldt¹. Las cortes españolas no son sordas a estas sugerencias y en 1814 ordenan la apertura de un canal en la zona del istmo. Esta apertura no se dará bajo el dominio español, como consecuencia de la emancipación hispanoamericana².

Con la mayoría de las colonias liberadas del yugo español, el proyecto de un canal interoceánico no se abandona. Dice Eduardo Lemaitre que, cuando el Libertador supo la noticia de la rebelión panameña contra la corona de España, “brincó de alegría” y corrió a escribir al coronel José de Fabrega, personaje central

de aquel acontecimiento³. En dicha carta, Bolívar felicitaba a Fábrega por la “regeneración del centro del Universo”, lo que nos da una idea de que la importancia de Panamá, bajo el nuevo gobierno, se seguía manteniendo, o era mayor, si cabe, que en la época del dominio español.

En 1826, Bolívar comisionó a un ingeniero inglés, de nombre J. A. Lloyd, para que le presentara un estudio sobre la viabilidad de comunicar los dos océanos, tanto por vía acuática como por ferrocarril. El estudio fue completado, pero, como posteriormente sería costumbre, la exigua hacienda del nuevo estado republicano no hizo posible su realización con capital autóctono. Por ello se acudió a las dos potencias europeas que más habían trabajado para minar el poderío español en América: Inglaterra y Francia. La primera abandonó el proyecto por el enorme costo que suponía; pero el país galo vio una oportunidad de “aposentar sus reales” en la América continental (recordemos que el Reino Unido ya está en Belice). En 1847, *monsieur* Klein se pondrá a la labor de buscar capitales privados en Francia para la realización del magno proyecto. Una vez más, el fracaso es sonado y el general Mosquera, a la sazón en el poder, vuelve su mirada hacia el gran vecino del Norte. Los norteamericanos se centraron en la concesión del ferrocarril y consiguieron del gobierno colombiano privilegios que harían muy rentable dicha concesión, tanto para la compañía norteamericana como para el estado colombiano⁴. Comenzaba el Gran Negocio de Panamá.

1 En su *Ensayo político sobre el reino de Nueva España*, Humboldt ofrece hasta nueve zonas para un canal, sin mentar el de Panamá, lo que se explica por el olvido de esta área tanto por parte de las autoridades como de los exploradores de la época.

2 Otros proyectos estimulados por la Corona española fueron los de canales en el Darién, Nicaragua y Tamultepec. Estos proyectos fueron perdiendo fuerza a favor del de Panamá, al descubrirse las inmensas riquezas de Perú.

3 LEMAITRE, E., *Panamá y su separación de Colombia*, Pluma, Bogotá 1972, pág. 9.

4 El gobierno de la República de Colombia concedió de manera gratuita los terrenos por los que pasaría la línea férrea y 150.000

FERNANDO DE LESSEPS

Ante el fracaso de los convenios y tratados suscritos con EE.UU. en 1869 y 1870, y debido a las exigencias norteamericanas, el gobierno de Colombia busca a otros socios para la empresa. Francia será el país elegido por Colombia para acometer la tarea del canal; más concretamente, una compañía mercantil de ese país: la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, cuyo presidente era Fernando de Lesseps.

Fernando de Lesseps, vizconde de Lesseps, no tenía estudios de ingeniería, su ámbito profesional había sido el de la diplomacia. Había servido a su país en Portugal, Túnez, Egipto, Holanda y España, lo que lo hacía un hombre de mundo. Lesseps siempre fue un hombre de una gran capacidad de trabajo y aventura, sabiendo contagiarles estas virtudes a quienes lo rodeaban, pero junto a esto se forjó una fama de gafe que lo acompañó hasta sus últimos días.

Su consulado en Portugal transcurrió entre contiendas fratricidas, durante su estancia en Egipto se desataron dos epidemias de cólera, que lo pusieron al borde de la muerte. En España, cuando estaba en Barcelona, estalló la sublevación de 1842 y la ciudad sufrió un feroz bombardeo. Todo ello hacía presagiar lo peor para cualquier empresa que partiera de Lesseps. Los años pasados en Alejandría no se borrarían de la mente y el corazón de Lesseps.

En 1854, después de abandonar la carrera diplomática por desavenencias con su gobierno, don Fernando se encontraba en Egipto. Valiéndose de su amistad con el jedive Bajá, puso en marcha el proyecto de construcción de un canal que cruzara el istmo de Suez.

fanegadas de tierra. Por su parte, el Estado colombiano se quedaría con el 3% facturado por los norteamericanos. También se reconocía la restitución, a los 20 años, a Colombia de dicho ferrocarril previo pago de 5.000.000 de dólares.

Fernando de Lesseps demostró su tenacidad, y contra viento y marea consiguió el sueño de unir el Mediterráneo con el Mar Rojo. Este canal artificial acortaba de manera sustancial el viaje del Viejo Mundo a Oriente. Los ingleses se dieron cuenta de la importancia de esta gran obra humana para su comercio y comenzaron las gestiones para su apropiación, lo que se dará en época de Disraeli.

La fiesta de inauguración reunió en Egipto a diplomáticos, nobles, científicos financieros; en definitiva, a toda esa "fauna" cercana a los negocios que volveremos a ver en Panamá.

La fama de Lesseps alcanzó su cenit. Se le creía capaz de cualquier empresa y por eso, en 1876, bajo los mejores augurios, se le ofreció la realización de la apertura de un canal en Panamá.

"TODO EL MUNDO VIVE DE PANAMÁ"

En esta nueva empresa Lesseps encontró dos excelentes cooperadores: el general italiano, de origen húngaro, Türr y un descendiente de Napoleón, el príncipe Bonaparte Wise. Este último partió hacia Panamá para hacer un informe sobre la viabilidad del proyecto. Los informes de Wise, a su vuelta a Francia, fueron excelentes: el canal era factible. Wise aconsejaba un canal a base de esclusas, que hiciera factible solventar la elevación de la cordillera de la Culebra, de casi ochenta metros de altura. Lesseps no tuvo en cuenta estos consejos y, pensando en el de Suez, creyó más conveniente un canal a nivel del mar. Pero Panamá no era Suez, las selvas inhóspitas no se parecían en nada al desierto, que, a pesar del calor, hacía más factible la empresa constructora.

Cuando todo parece preparado para comenzar la obra, la compañía de Lesseps se da cuenta de que la concesión que le ha otorgado

el gobierno colombiano se traslapa con la que en 1855 se concedió a la Rail Road Company norteamericana: primer fiasco.

Fernando de Lesseps no se amilana y se pone en contacto con los norteamericanos, a los que compra los derechos y acciones a cambio de un monto desorbitado. Este desembolso supondrá un aporte de dinero adicional para los accionistas, que encarecerá sobremanera la obra: segundo fiasco. Inasequible al desaliento, y para conseguir más dinero, Lesseps ofrece una subscripción pública de 400.000.000 de francos, pero sólo consigue “colocar” 30.000.000 tercer fiasco.

Pero Lesseps es un optimista y un moderno emprendedor. Organiza una serie de conferencias publicitarias en las que el objetivo central es convencer de que la empresa del canal es un éxito seguro; y a los que dicen que Panamá es un territorio peligroso e insalubre, los desmiente trasladándose allí con su familia. El éxito es total, pues consigue recaudar 600.000.000 de francos, 200.000.000 más de los que se marcó como objetivo.

Pero este éxito es efímero: los gastos de construcción aumentan por la lentitud de las obras. El terreno es cenagoso, selvático y extremadamente húmedo, por lo que las máquinas se oxidan y los hombres mueren por miles⁵: en definitiva, nos acercamos al fiasco definitivo.

En cuatro años de construcción han muerto casi la mitad de los trabajadores e ingenieros; y lo que es peor: en esos cuatro años, el precio de extracción de un metro cúbico de tierra ha pasado ¡de 7 francos a 150!

5 Para paliar la espantosa mortandad por fiebres, sobre todo la amarilla, se traerán chinos y jamaicanos, a los que se suponía más resistentes al trópico que los europeos. Los decesos continuaron. Los chinos se ahorcaban con sus propias trenzas o se sentaban en la orilla del mar a dejarse llevar por la marea. En cuanto a los jamaicanos, muchos ciudadanos de color de la actual Panamá poseen apellidos anglosajones, pues son los descendientes de los jamaicanos que sobrevivieron.

El gobierno francés envió una comisión que aconsejó el abandono del proyecto, por otro de exclusas, dándole el contrato al famoso Alexandre-Gustave Eiffel.

A pesar de que el gabinete galo autorizó una nueva emisión de acciones, ya era demasiado tarde. Nadie tenía ya esperanzas en el proyecto francés. Se habían gastado o, mejor dicho, despilfarrado, unos 262 millones de dólares y las obligaciones contraídas alcanzaban los 370 millones; a ello hay que unir las comisiones, los sobornos y demás, que alcanzaron los 60 millones⁶. Tal fue el grado de despilfarro, que sólo los gastos de administración en París alcanzaron los 74 millones de francos, y en Panamá fueron de 83. “Todo el mundo vive de Panamá”, se decía en la época; y así era, excepto para Fernando de Lesseps y su hijo Carlos, quien fue siempre el encargado de defender la honestidad paterna.

El escándalo fue mayúsculo; los tribunales fueron los encargados de buscar responsabilidades. Lo que era la empresa humana más loable se convirtió en el mayor escándalo de corrupción. Un tribunal sentencia a un envejecido y hundido Lesseps (junto con su hijo Carlos) a 5 años de cárcel y 300 francos de multa. En los tribunales saldrán a relucir los nombres de altos cargos públicos que percibieron comisiones nunca consignadas en los libros de cuentas. Se citará, entre otros, a Rouvier (antiguo presidente del Consejo de Ministros), al ministro de Obras Públicas Baihaut, a Thévenet y Devés (guardias del sello), a dos jefes de policía, Louis Renoult y Albert Grévy, este último emparentado con un ex-presidente de la República. En cuanto a los oficialmente acusados, además de los Lesseps, lo fueron sus colaboradores Fontane, Cottu, Arton y Eiffel.

6 GAVIRIA LIÉVANO, Enrique, *Historia de Panamá y su separación de Colombia*, Temis, Bogotá 1996, pag. 26.

Con la condena de todos ellos se creyó terminado el escándalo de Panamá, pero la construcción del Canal de Panamá continuaría con la llegada de los norteamericanos al istmo panameño, después de una espera astuta, al igual que la de los ingleses en Suez. En definitiva, un varapalo considerable a la “*grandeur française*”.

“LA ESPERA MERECIÓ LA PENA”

Los fracasos galos y la falta de capital de otros países para la construcción del canal hicieron que se acudiera al poderoso (estaba comenzando a serlo) país del norte: los EE.UU.

Los estadounidenses recibieron la propuesta colombiana con júbilo no disimulado. Desde el primer momento dejaron claro “que el canal sería americano, y estaría bajo control americano”. El altruismo sansimoniano de los franceses no estaba en la cabeza de los estadounidenses.

En 1903 se suscribe el tratado Herrán-Hay, que autoriza a los norteamericanos la construcción del canal. Este tratado encontró, en el parlamento colombiano, un ambiente adverso. Y es que la Cámara vio como una claudicación un tratado que reconocía “el derecho de los norteamericanos de adquirir los privilegios de la Nueva Compañía del Canal y del ferrocarril, excavar, construir y proteger el Canal de Panamá y gozar de una zona de terreno de 5 km a lado y lado de éste”⁷.

Los parlamentarios colombianos optaron por aprobar el tratado, pero con unas enmiendas que se les antojaron inaceptables a los norteamericanos.

Los norteamericanos y su Secretaría de Estado comenzaron a plantearse una invasión en

toda regla que les diera el control del istmo. Después de muchas discusiones se decidió apoyar al débil movimiento secesionista panameño.

Los sediciosos panameños, con el apoyo del gobierno norteamericano, finalmente consiguieron su independencia, y los estadounidenses, con una combinación de sobornos y fuerza, su canal. Todo ello ratificado en el convenio Hay-Bunau Varilla. Estamos en el año 1903.

EL DESPERTAR DEL NACIONALISMO PANAMEÑO

Desde 1903 hasta 1977, fecha del tratado Carter-Torrijos, las relaciones entre la pequeña Panamá y los soberbios EE.UU. han pasado por distintas etapas.

En 1914, los estadounidenses terminaron el Canal de Panamá. Los norteamericanos ocuparon la Zona del Canal y se reservaron el derecho a intervenir en Panamá cuando así lo reclamará la seguridad de los EE.UU.

En 1926, la clase dirigente panameña, casi siempre corrupta y genuflexa ante los EE.UU., firma un tratado con éstos por el cual los anglosajones asumen la defensa internacional de la República de Panamá.

En 1939 estalla la segunda Guerra Mundial y los norteamericanos, conscientes de la importancia del Canal para su seguridad nacional, conceden algunos derechos a los panameños, como aumentar la cuota de pago por el uso del canal a 430.000 dólares anuales y algunas limitaciones a la intervención militar⁸. Panamá res-

7 El representante en el parlamento colombiano por Panamá, don Juan B. Pérez y Soto, dijo: “Nada del tratado dejaba de ser humillación, ilegalidad, inconveniencia, abdicación y esclavitud”.

8 Por esa época, el gobierno colombiano, presidido por Eduardo Santos, sufrió innumerables presiones para que Colombia se involucrara en la defensa del Canal. Santos cedió a estas presiones con medidas como la de disolver la compañía aérea SCADTA, antecedente de Avianca, de capital alemán, bajo la acusación de que los pilotos alemanes desviaban su ruta para fotografiar el Canal de Panamá e informar a Berlín.

ponde declarando la guerra a las potencias del Eje y uniendo su destino aún más a los norteamericanos.

Las grandes familias panameñas, los Arias, La Guardia, Arosemena, Chiari, etc., con apoyo norteamericano, se repartieron el poder hasta 1952, asegurando el control sobre el canal a quienes los mantenían en el poder.

Pero después de la Segunda Guerra Mundial el panorama cambia, el sentimiento nacionalista panameño aparece (estamos en pleno movimiento descolonizador en Asia y África) y el sentimiento anti-*yankee* se extiende.

En 1968, la Guardia Nacional Panameña, un pequeño ejército entrenado por los norteamericanos, dirigida por el coronel Omar Torrijos, da un golpe de Estado y asume el poder. Su programa nacionalista se basa en la reivindicación de la soberanía panameña sobre la Zona del Canal y su devolución antes del año 2000.

Los norteamericanos verán esto como una clara desobediencia y en 1969 patrocinarán un golpe de estado contra Torrijos, que fracasará. Esto radicaliza aún más al régimen de Torrijos, que incluso en 1973 visita secretamente a Fidel Castro.

En 1977 llega a la presidencia norteamericana el candidato demócrata James Carter. Con un talante menos imperialista y más de respeto de los derechos humanos que sus antecesores, firmará un acuerdo sorprendente con Torrijos. Según este acuerdo, el 1 de enero del año 2000 el Canal pasaría a manos panameñas definitivamente. La oposición a este tratado y a su cumplimiento serán constantes en los EE.UU., sobre todo por parte del partido republicano⁹.

No contento el gobierno con ello, se confinó a todos los ciudadanos alemanes, italianos y japoneses en campos de concentración; el más famoso, llamado La Sabaneta, estaba ubicado en Fusagasugá.

9 Trent Lott, líder de la mayoría republicana en el Senado, declaró, en agosto de 1999, que los norteamericanos "habían entregado la granja sin disparar un solo tiro".

En 1981, el presidente Omar Torrijos muere en un extraño accidente de aviación. La sospecha del patrocinio norteamericano nunca se disipará. A Torrijos lo sustituiría el general Paredes, proestadounidense.

En 1988, el general Noriega toma el mando del país. Noriega es un oscuro personaje con vinculaciones con el narcotráfico y colaborador de los norteamericanos en su apoyo a la Contranicaragüense, que luchaba contra la dictadura sandinista. Se constata por lo menos una entrevista de Noriega con el director de la CIA en esa época y luego presidente, George Bush.

En 1989, el gobierno norteamericano decide actuar, y bajo el nombre de "Operación Causa Justa" invade Panamá, haciendo prisionero a "Cara de Piña" y llevándoselo a una cárcel de la Florida, donde aún purga sus penas.

De lo que no cabe duda es de que tras esta invasión estuvo siempre el Canal de Panamá, y es que, como dijo el presidente Ronald Reagan, "Lo hemos construido, lo hemos pagado, es nuestro y ¡nos los guardaremos!" Afortunadamente, eran los últimos estertores del dominio norteamericano en la Zona del Canal.

El día 1 de enero del año 2000, los norteamericanos entregaron de manera oficial y efectiva el canal de Panamá.

NUEVA ADMINISTRACIÓN PANAMEÑA

En total, los norteamericanos dejan detrás 3.014 propiedades, entre las que se incluyen desde simples residencias hasta inmensos hospitales, pasando por cuarteles, iglesias y escuelas: todo lo que sirvió a las "armed forces" para reproducir el *american way of life* en la húmeda atmósfera subtropical panameña. La nueva administración panameña ha sacado todo a subas-

ta y, con ello, la corrupción vuelve a rodear el canal. Como denuncia el profesor Kuster¹⁰, en artículo publicado el 18 de diciembre de 1999, lo que dicen los senadores norteamericanos apunta a un considerable grado de corrupción que puede perturbar la marcha ordinaria de unas instalaciones que requieren buenas financiaciones.

La superficie total restituida a Panamá supera las 400.000 hectáreas, que tienen el encanto de estar perfectamente preservadas y urbanizadas. Todo recuerda la Norteamérica abundante y feliz de los 50, con mucho césped, frondosos árboles, cuidados paseos y discretos edificios, entre ellos el de la siniestra Escuela de las Américas, donde los militares norteamericanos entrenaron en tareas de lucha antisubversiva a tantos dictadores latinoamericanos¹¹.

La ARI¹² panameña será la encargada de vender este gran negocio urbanístico. “Es la transferencia más importante de propiedades del mundo”, indica el ex presidente Nicolás Ardito Barletta, que ahora dirige la ARI.

Los problemas actuales del canal, ya dentro del estado panameño, no son sólo los de la corrupción que siempre lo acompañaron. El narcotráfico, las guerrillas y los paramilitares colombianos, se mueven sin problemas en la provincia del Darién. Los norteamericanos ven todo lo anterior con enorme preocupación, y si a ello unimos que los chinos han triunfado sobre una empresa norteamericana en la concesión de la gerencia del canal, entenderemos que los EE.UU. miren con escepticismo el futuro de esta importante vía del comercio mundial.

Todo esto despierta el pánico de los norteamericanos y la codicia desmesurada de los panameños.

Los Norteamericanos piensan que “los barcos de marina de los Estados Unidos quedarán a merced de los pilotos chinos y que Mutchinsun podría incluso negarles el paso” por ser “una rama del ejército de liberación popular”¹³; y, en parte, no les falta razón, lo ratifica el continuo contencioso chino –americano que llegó a su cenit con el apresamiento de un avión espía P3 Orion norteamericano por parte de los chinos a mediados de año.

Por su parte, los panameños están en pleno furor; la preparada clase media y la oligarquía dirigente ven, en la venta de sus antiguas propiedades norteamericanas, una especie de panacea para la economía panameña. Lo cierto es que los beneficios del canal sólo representan el 7% del producto panameño.

Los norteamericanos no pasan de decir, a quién los pueda escuchar, que la codicia panameña puede hacer que el Canal sea costoso en demasía. Recordemos que la administración estadounidense no tuvo ánimo de lucro.

Los panameños argumentan que el Canal está obsoleto en alguno de sus tramos. La A.C.P. (Autoridad del Canal de Panamá) piensa acometer obras para aumentar la capacidad hídrica bajando un metro el fondo mínimo de navegación actual; este proyecto se encuentra en debate en la comisión de presupuesto de la Asamblea Legislativa¹⁴. Todo esto podría hacer necesaria la subida de los peajes de manera sustancial.

Los estadounidenses, a pesar del abandono físico del canal, no han dejado de vigilar es-

10 KUSTER, R. M., “Panama’s Big Day” en *Economics*, 18 de diciembre de 1999.

11 Ahora es un hotel de la cadena española Sol Meliá.

12 Autoridad de la Región Interoceánica.

13 MCGURE, T., “Giving Uptime Shia?” en *Time* 9/16/99.

14 www.pancaanal.com.

trechamente a la nueva administración; las presiones sobre el gobierno panameño han sido constantes.

Los norteamericanos siguen influyendo en la política panameña con el trasfondo del canal, para lo cual propician continuas reuniones de “interés bilateral, referentes a seguridad y desarrollo”, como constata el diario El Universal de ciudad de Panamá la mayoría de funcionarios asistentes a estas reuniones están “vinculados al Departamento de Estado, Defensa y Política, entre los que figuran funcionarios del Comando Sur”¹⁵.

Estas gestiones y reuniones parecen dar sus frutos, y es que, como dice el Ministro de Gobierno y Justicia panameño Wiston Spadefora, “aceptaré los consejos de USA sobre la defensa y protección del Canal debido a que tiene la experiencia de casi un siglo llevando la responsabilidad”¹⁶.

Los panameños han de hilar muy fino “para moverse entre las dos aguas” del nacionalismo y de la presión y vigilancia norteamericana.

Los chinos están presentes en la nueva gerencia del canal, a través de la empresa Hutchison Whanpoa, con residencia en Hong Kong y dirigida por el polémico empresario y millonario chino Li Kashing, amigo de Den Xiaoping y por ello con excelentes relaciones con el gobierno de Pekín, considerado por los norteamericanos como su principal competidor comercial y militar.

Los chinos anuncian una inversión en el puerto del Pacífico, Balboa, de 220 millones de dólares, para convertirlo en el gran centro de transbordo de contenedores.

Aunque el Canal de Panamá sigue siendo para los norteamericanos una vía de comunicación muy importante, las compañías aéreas de carga y la mejoría notable en los transportes por carretera y ferrocarril disminuyen un tanto la importancia del papel del Canal. A ello hay que unir que los cargueros actuales, de gran tamaño, no pueden utilizarlo.

En definitiva, el Canal de Panamá es la historia de la corrupción, tanto financiera como política, en América Latina, pero también un ejemplo de perseverancia del ser humano para vencer a la naturaleza en su beneficio.

BIBLIOGRAFÍA

- BENEDETTI, Eloy, *Tres ensayos sobre el Canal de Panamá*, Ministerio de Educación, Panamá, 1965.
- GAVIRIA LIÉVANO, Enrique, *Historia de Panamá y su separación de Colombia*, Temis, Bogotá, 1966.
- KUSTER, R. M., en *Newsweek*, 20 de diciembre de 1999.
- LEMAITRE, Eduardo, *Panamá y su separación de Colombia*, Pluma, Bogotá, 1971.
- PALAMADE, Guy P., *Capitalisme et Capitalistes Francaises au XIX siècle*, Armand Colin, Paris, 1961. ■

15 Universal, 11 de marzo del 2000.

16 Universal, 15 de abril del 2000.