

RICCARDO FRIOLO

I PROGETTI PER UN CANALE INTEROCEANICO IN AMERICA CENTRALE

CONTRIBUTO ALLA STORIA DI UNA COMPETIZIONE INTERNAZIONALE

Il quadro morfologico-ambientale. – L'esigenza di un efficiente asse di movimentazione mercantile e militare dall'Oceano Atlantico al Pacifico si afferma molto per tempo, sin dall'avvio dei processi di esplorazione e occupazione del Nuovo Mondo ad opera delle potenze europee (1). Allo stesso tempo risulta evidente come la regione istmica di Panama sia destinata a giocare un ruolo fondamentale, in seguito rivelatosi imprescindibile, in rapporto al dipanarsi dei piani operativi per avviare sulla terraferma la titanica impresa.

Inizialmente, è la sfera di interessi spagnola che si distende sul ponte intercontinentale in America Centrale per affermare le proprie direttrici di conquista coloniale e per supportare i modelli derivati di sviluppo economico-produttivo-commerciale (Mir e Nocetti, 1997, p. 134). Nonostante il consolidarsi del crocevia istmico quale perno degli itinerari di collegamento fra la madrepatria iberica e il vasto mondo dei domini d'oltremare, però, sarà solo nel corso del XIX secolo che una fitta serie di registri diplomatici e di studi di matrice tecnico-ingegneristica ricondurrà, in un contesto geopolitico completamente rinnovato, alla scelta definitiva della soluzione più adeguata e funzionale per lanciare sul terreno la connessione fra i due oceani.

La realizzazione del Canale di Panama verrà a imprimere un colpo decisivo alle storiche rotte della Terra del Fuoco e allo stesso tempo rappresenterà una valida alternativa per una gran varietà di voci mercantili da convogliare sul percorso teso fra le due distinte coste, atlantica e californiana, degli Stati Uniti d'America.

(1) In merito alla prime sistematiche ricognizioni delle coste orientali della sezione istmica, il quarto viaggio di Cristoforo Colombo, condotto dal 1502 al 1504, occupa un ruolo di piena centralità storica (Cimò, 1991, p. 94). Afflitto da condizioni meteorologiche proibitive, con piogge torrenziali e tempeste di vento ricorrenti, l'Ammiraglio deve condurre una navigazione difficile e con attracchi insicuri, ma non mancherà di inviare una missione ricognitiva nell'entroterra sino a «una montagna alta oltremodo» (come annotato nella sua lettera-relazione del 7 luglio 1503) in cerca di notizie riguardanti sia le eventuali dovizie aurifere sia la localizzazione del tanto agognato passaggio verso Occidente (Colombo, 1992, pp. 338-339).

Le alternative progettuali coinvolgono diversi livelli problematici: localizzazione, natura del collegamento, tipologie dei mezzi di trasporto da impiegare, dispiegamento infine delle opere infrastrutturali da porre in cantiere prima e in esercizio successivamente. Enormi difficoltà di natura morfologico-ambientale, come la forte instabilità dei versanti montuosi e la densa copertura vegetale (De Ocaña, 1969, pp. 7-8, 21-24, 218-221 e 272-276), avevano impedito al governo di Madrid di disancorarsi dall'utilizzo della strada a fatica tracciata attraverso lo spartiacque da Portobello a Panama (Céspedes del Castillo, 1986, pp. 167-168) e battezzata in maniera evocativa quale «Camino de las cruces». Si aggiunga a questo l'elevata attività sismica che introduce un ulteriore motivo di minaccia in una regione dove la dinamica fra le masse litosferiche (del tipo crosta-mantello) è particolarmente complessa. La sezione istmica di Panama si colloca, infatti, al centro di una zona di interazione cinematica fra le due grandi placche dell'America Settentrionale e Meridionale e le due zolle di estensione più ridotta delle Cocos, a occidente sul Pacifico, e dei Caraibi, verso est e l'Oceano Atlantico. Le frequenti variazioni di orientamento delle direttrici tettonico-orogenetiche, associate alle elevazioni componenti la displuviale di Panama, vanno ricondotte a un complesso sistema di «multiple transform faults» (Shedlock, 1999, p. 984) lungo la cintura di interazione confinaria dei blocchi strutturali in azione.

E', quindi, solo agli inizi dell'Ottocento che una voce autorevole si leva per affrontare il dibattito sulla base di una chiara impostazione di spessore geografico.

Il contributo di Alexander von Humboldt. – Nel pieno sviluppo della rivoluzione industriale, Humboldt, profondo conoscitore dell'area culturale latinoamericana in base alla sua esperienza diretta di viaggiatore e di ricercatore, perverrà alla formulazione di una serie variegata di proposte nell'ambito della stesura di due opere: l'*Essai politique sur l'île de Cuba* (1826) e, di particolare rilevanza ai sensi del tema affrontato, l'*Essai politique sur le Royaume de la Nouvelle Espagne* del 1811 (Scaramellini, 1987, p. 153).

In particolare, già in apertura di quest'ultimo, si ritrova a lamentare la mancanza di fatto di dettagliate conoscenze sulla caratterizzazione morfologica e sull'andamento orografico del corridoio di Panama, sottolineando quindi la necessità vitale di disporre di dettagliati risultati di missioni esplorative e rilevamenti topografici, indispensabili per impostare in via preliminare i piani di realizzazione di un allacciamento da mare a mare.

Secondo le raccomandazioni di Humboldt, tali operazioni avrebbero dovuto essere estese a tutti i siti (ne indicava nove) che presentassero potenzialità e si dimostrassero di conseguenza promettenti in rapporto alla localizzazione dell'infrastruttura (Mack, 1944, pp. 111-119). Gli scritti e le argomentazioni avanzate sollevarono grande interesse pubblico attorno al tema, anche perché ormai la congiuntura storica era avviata a veder maturare stringenti ragioni per la realizzazione della via d'acqua. Balzavano in primo piano, fra queste, l'invenzione

della macchina a vapore, lo sviluppo di nuovi mercati, la crescita economica degli Stati Uniti e la parallela espansione del commercio marittimo internazionale (Spini, 1963, pp. 44 e 91-92). Sempre più pressante si faceva quindi la domanda di itinerari di traffico mercantile che fossero di più rapida e agevole percorrenza.

In una consimile temperie storico-culturale anche la ricerca del passaggio a Nord-ovest riacquistava interesse, concludendo una prolungata fase di stasi che aveva visto di fatto l'abbandono delle operazioni connesse dopo gli sforzi di Baffin risalenti al 1616 (Newby, 1976, p. 235).

Delle nove proposte di Humboldt, la prima, provvista di variante, si colloca alla latitudine del tavolato artico canadese e risulta priva di qualsivoglia valore commerciale, mentre quella coinvolgente il Gran Canyon del Colorado incontra evidenti, insuperabili difficoltà di tipo orografico. La terza investe l'istmo di Tehuantepec, dove, sulla base dell'ampiezza coinvolta e dell'andamento sinuoso dei corsi d'acqua presenti, viene intravista la possibilità di realizzare un passaggio solamente per imbarcazioni di stazza e dimensioni ridotte. La quarta proposta, attraverso il Nicaragua, presenta il vantaggio di scarsi dislivelli sotto il profilo topografico, ma non risulta di poco conto il difetto di condizioni climatiche avverse per molti mesi dell'anno, sotto l'imperversare del regime pluviometrico regionale affetto da piogge torrenziali e uragani tropicali (Landini e Fabris, 1986, p. 336). Per quanto riguarda la quinta proposta, l'istmo di Panama, ampio spazio viene dedicato alla sua trattazione, ma in definitiva restava ancora da definire all'epoca se il punto più stretto dell'istmo coincidesse con l'elevazione più bassa riscontrabile in zona; e inoltre già si affacciava il problema dello sfasamento mareale fra i due bacini oceanici da collegare. Al sesto posto si colloca il progetto riguardante il suolo colombiano dalla baia Cupica sul Pacifico sino al Napiquí, affluente di un tributario del bacino caraibico, il fiume Atrato. Quest'ultimo viene coinvolto anche dal settimo itinerario che ne prevede l'utilizzazione dell'alto corso. Gli ultimi due percorsi riguardano le sorgenti del Rio delle Amazzoni, sulla base della loro estrema vicinanza all'Oceano Pacifico, ma senza tener conto dell'altezza della linea spartiacque, e la Patagonia, dal golfo di San Giorgio in Argentina all'Estero de Aysen in Cile, quest'ultimo in una posizione ormai troppo vicina allo Stretto di Magellano e al passaggio di Capo Horn per poter introdurre consistenti risparmi di tempo e denaro tali da giustificare l'impresa.

Il primo raccordo ferroviario. – Una volta sanciti, con la battaglia decisiva di Ayacucho del 1824, il crollo del dominio coloniale spagnolo e il successo della lotta per l'indipendenza sudamericana (Vidal-Naquet, 2001, pp. 206-207), l'interesse concreto per la realizzazione del raccordo interoceanico si accese con vigore.

Numerosi progetti cominciarono a essere sottoposti da più parti all'attenzione del governo della Gran Colombia e di Simon Bolivar e, nel corso degli anni Venti del secolo, difficili spedizioni di rilevamento vennero indirizzate

all'interno della fitta foresta ricoprente il ponte di terra e le falde della dorsale che lo percorre.

Nel 1827, sono l'inglese J.A. Lloyd e lo svedese M. Falmarc a muoversi con il permesso dello stesso *Libertador* nell'intento di effettuare la ricerca del tracciato migliore per una ferrovia, intesa quale preludio e necessario supporto ai lavori di scavo del previsto canale. Nel decennio successivo, le autorità colombiane si attivano per il reperimento di fondi presso numerosi governi stranieri, dagli Stati Uniti a Gran Bretagna, Francia, Spagna e Paesi Bassi, ma senza ottenere risultati concreti. Di fronte all'insuccesso, il Congresso di Bogotá decide di aprire la strada dei contratti con le compagnie private disponibili ad affrontare l'arduo compito, ma la mancanza di una chiara percezione della grandiosità dell'impresa rende tali propositi destinati all'insuccesso.

Anche la catena divisorica poneva gravi problemi. Nel 1844, l'ingegnere Napoleón Garella, in seguito a dettagliati studi topografici nel settore, arriverà a concludere che si impone lo scavo di una galleria lunga più di cinque chilometri. La necessità di costruire un numero eccessivamente elevato di chiuse per collegare lo scavo evidenzierà immediatamente la non fattibilità della proposta (Mack, 1944, pp. 120-128).

Nel 1846, si perviene al trattato Mallarino-Bidlack (sottoscritto fra Stati Uniti e Nueva Granada, nome della Colombia all'epoca), che rappresenta l'avvio ufficiale delle proposte di soluzione del problema e allo stesso tempo evidenzia il nuovo gioco di interessi e rapporti di potere in campo. Washington, infatti, riconosceva i diritti colombiani al possesso sovrano del territorio istmico, mentre la controparte concedeva ai nordamericani il diritto di transito a fini commerciali (Gándara Gallegos, 1990, p. 23).

Poco più tardi, nel 1850, il trattato Clyton-Bulwer stilato da Gran Bretagna e Stati Uniti d'America (*Enciclopedia...*, 1951, XXVI, p. 169) impegnava reciprocamente le due potenze a condividere oneri e onori legati alla costruzione di un collegamento interoceanico, canale o tronco ferroviario che fosse; esplicita era nell'articolo 1 la rinuncia a tentativi di ottenere in merito diritti esclusivi. L'intesa si riferiva principalmente al progetto di canale attraverso il Nicaragua, ma l'articolo 8 proponeva espressamente l'allargamento dei termini agli spazi progettuali alternativi, Panama e il restringimento del Tehuantepec in primo luogo (Mack, 1944, p. 186).

Tale congiuntura, di autentica rilevanza storica per gli sviluppi del nodo delle comunicazioni transistmiche, non mancava di sollevare un'eco dettagliata presso l'editoria geografica specializzata rivolta al pubblico dei lettori britannici (2), mentre anche l'autorità di Humboldt in questioni sudamericane serviva a illustrare le principali modalità d'intervento da tempo ormai ventilate. Veniva in questo modo introdotta come prima soluzione praticabile l'idrovia dal Lago

(2) Sulla divulgazione fornita all'epoca in Gran Bretagna del tracciato delle due opere alternative in questione a Panama e in Nicaragua, si veda Friolo (2001, pp. 149-150). In particolare, la caratterizzazione morfo-strutturale del tratto istmico coinvolto dai termini dell'intesa diplomatica viene fornita con pregevoli supporti iconografici in Potter (1990, p. 160).

Nicaragua (vicinissimo al Pacifico) sino al fiume San Juan, tributario dell'Atlantico e investito da rapide, ma non da cascate che interrompessero drasticamente l'andamento dell'alveo. L'altra possibilità era fra Panama e Portobello grazie alla presenza di due fiumi, il Río Grande e il Río Chagre (rivolti rispettivamente verso il Pacifico e l'Atlantico), che avrebbero potuto essere collegati tramite un canale di soli 48 chilometri di lunghezza e dotato di poche chiuse per risolvere il problema dello sfasamento mareale fra i due bacini oceanici. Contemporaneamente veniva riportata la notizia che già si trovava in fase di stesura un primo piano di lavori riferito a una strada ferrata sul percorso da Panama sino alla località interna di Gorgona, con prolungamento per il Mar dei Caraibi (Potter, 1990, p. 161). E in effetti, agli inizi del 1855, il primo raccordo ferroviario attraverso l'istmo veniva portato a termine per iniziativa della Compañía del Ferrocarril de Panamá (Friolo, 1999).

La realizzazione dell'opera, stimolata dalla scoperta dell'oro in California (Gándara Gallegos, 1990, p. 33) e dalla conseguente necessità di rapidi collegamenti con il lontano Ovest statunitense, aveva preso l'avvio con la concessione rilasciata dal governo di Nueva Granada il 28 dicembre 1848 a una cordata di finanziatori americani, il cosiddetto triumvirato Aspinwall, Chauncey, Stephens. Dettagliati rilevamenti effettuati sul terreno portavano poche settimane più tardi, nel mese di gennaio 1849, alla scoperta di un passo aperto attraverso la catena centrale meno elevato di una quarantina di metri rispetto all'altitudine minima che era stata individuata in seguito a tutte le precedenti ispezioni. I lavori di costruzione del tracciato ferroviario, iniziati sulla costa atlantica, non furono comunque facili perché alle difficoltà ambientali e alle precarie condizioni igieniche, legate all'imperversare di malaria, febbre gialla e dissenteria nel corso della stagione piovosa, doveva aggiungersi l'improvviso innalzarsi del costo della mano d'opera e dei materiali, legato alla concomitante vicenda della corsa all'oro in California che fungeva da potente stimolo alla domanda di uomini e mezzi. Con la costruzione di strutture sanitarie adeguate a sostegno del personale impegnato, le operazioni poterono comunque proseguire, mentre il pubblico americano veniva a riconoscere l'utilità dell'opera in corso di realizzazione per le persone che intendessero dirigersi sulla costa pacifica del proprio territorio.

Nel 1852, lo stendimento dei binari raggiungeva la località di Barbacoas, approssimativamente a metà strada nel cuore dell'istmo, dove con grandi difficoltà veniva lanciato il ponte sul fiume Chagres.

Nel 1854, la linea veniva aperta fino a Gorgona, posta ormai a breve distanza dal capolinea finale di Panama, e i giornali di San Francisco potevano annunciare a titoli trionfali: «31 miles by railroad! Safety and speed! No sickness! No river travel!» (Mack, 1944, pp. 149-154). A questo punto subentrava una nuova fase operativa contraddistinta da due cantieri posti all'opera contemporaneamente da Gorgona verso sud-est e da Panama verso nord-ovest, in modo tale da accelerare i tempi e realizzare il ricongiungimento lungo il percorso impegnato nel superamento della dorsale spartiacque. Il 27 gennaio 1855 gli ultimi binari venivano posati «at midnight, in darkness and rain» (Otis, 1867, p. 36), e

il giorno seguente la prima locomotiva era in grado di effettuare l'attraversamento dell'istmo dall'Atlantico al Pacifico. La strada ferrata entrava in esercizio in America centrale prima che sul territorio statunitense venisse completato il grande raccordo transcontinentale da costa a costa, evento che venne celebrato quattordici anni più tardi, il 10 maggio 1869, a Promontory Point, nell'angolo nord-occidentale dello stato dello Utah (Brown, 1980, pp. 145-157).

Una grande quantità di flussi commerciali transistmici cominciò a svilupparsi, dimostrando tutte le enormi potenzialità del collegamento lanciato dai Caraibi al Pacifico (3) e rendendo immediatamente necessario il potenziamento della via di trasporto. Venivano conseguentemente rafforzate le infrastrutture di servizio: una linea telegrafica era tesa a integrazione del tracciato ferroviario; nuovi moli venivano costruiti per lo sviluppo degli scali portuali attestati sulle due coste.

Restavano dimostrati in modo inequivocabile il coinvolgimento e i crescenti interessi statunitensi alla gestione-controllo della via panamense di passaggio da oceano ad oceano.

Del resto la Panama Railroad Company realizzava profitti elevatissimi destinati a perdurare sino al 1869 e iniziati prima ancora che la linea ferroviaria venisse completata sull'intero tracciato. Il movimento passeggeri faceva registrare già 32.111 persone nel 1853, con solamente 23 miglia di collegamento operative, e 30.108 l'anno seguente, con 31 miglia portate in esercizio. Il traffico mercantile, evaso in sei ore (divenute tre o anche meno in capo a pochi anni dall'apertura), veniva a comprendere soprattutto l'oro della California, veicolato in regime di monopolio virtuale in mancanza di un adeguato sistema di trasporto sul suolo nazionale. Facevano seguito le merci varie e grandi quantità di corrispondenza (300.000 pacchi nel periodo 1855-1867) senza la perdita di un solo plico. Le condizioni operative di particolare vantaggio e la necessità di recuperare gli elevati costi di costruzione fecero lievitare le tariffe per passeggeri, bagagli e merci (tra le più alte praticate all'epoca nel mondo su percorsi ferroviari), ma i risparmi ottenuti rispetto all'impiego delle altre rotte molto più lunghe fecero sì che non venissero sollevate proteste al riguardo. I ricavi furono elevati, tali da configurare un autentico «golden harvest» (Mack, 1944, p. 156); già nel 1855 un milione di dollari era affluito nelle casse della compagnia, a fronte degli otto spesi per la realizzazione, dotazione e potenziamento dell'opera.

Naturalmente, l'entrata in esercizio della ferrovia transcontinentale nordamericana, nel fatidico 1869, introdusse una spietata concorrenza sul piano del trasporto di merci e viaggiatori, segnando la fine dell'era del monopolio, subito accompagnata dalla diminuzione di introiti e profitti. Venne a mancare, a questo punto, una visione mercantile lungimirante rivolta a sviluppare un rinnovato ruolo funzionale della strada ferrata quale valida cerniera e concorrenziale alternativa nel quadro dei collegamenti oceanici fra l'Atlantico e il Pacifico. Nul-

(3) Un inquadramento generale della scansione storica riguardante la costruzione del Canale di Panama viene fornito dal sito della rete informatica mondiale www.panacanal.com gestito e aggiornato dalla Autoridad del Canal de Panamá. Si veda in particolare la sezione *Los primeros planes para un Canal* (anno di consultazione: 2002).

la fu fatto per introdurre un regime tariffario che favorisse le compagnie mercantili, attive sul piano internazionale e intenzionate a utilizzare l'itinerario per Panama con i porti dell'istmo come possibilità di evitare le rotte di navigazione molto più lunghe per lo Stretto di Magellano e per le agitate acque di Capo Horn (Riesenberg, 1995, pp. 1-2). Invece di garantire prezzi, incentivi e facilitazioni adeguate, di fronte alla perdita del lucroso commercio californiano i responsabili della compagnia ferroviaria: «perversely antagonized many of their best customers» (Mack, 1944, p. 158), politica che finì per rilanciare il ruolo dello scalo peruviano del Callao nel circuito mercantile del Pacifico.

Il tentativo fallito in Nicaragua. – Un nuovo impulso alla volontà statunitense di realizzare un canale venne dal diciottesimo presidente nominato, Ulisse Grant, già protagonista vittorioso della Guerra di Secessione in qualità di comandante in capo delle forze unioniste (O'Shea, 1992, p. 164). Questi aveva già avuto modo di rendersi conto di persona delle difficilissime condizioni morfologico-ambientali che rendevano esiziale sul terreno l'attraversamento della barriera istmica (4).

Nel 1869, lo stesso anno del completamento della linea ferroviaria transcontinentale sul territorio statunitense, il presidente ordinò una serie di missioni di rilevamento topografico in corrispondenza dei principali restringimenti del lungo ponte di terra che raccorda le due Americhe. Le operazioni si svolsero in quattro settori: nella località di Tehuantepec in Messico, in Nicaragua, nel Darién e infine a Panama, lungo il tracciato della linea ferroviaria da poco entrata in esercizio. L'autorevolezza delle conclusioni raggiunte è testimoniata dal fatto che i piani finali per la realizzazione dell'opera non si discostarono da quanto ricavato nella quarta zona di indagini prescelta. Le procedure vennero condotte fra il 1870 e il 1875 e i risultati furono sottoposti all'attenzione della Commissione del Canale Interoceanico, appositamente insediata dallo stesso presidente.

Nel 1876, un primo responso si pronunciava in favore del tracciato nicaraguense, in quanto l'esperienza maturata con i lavori per la costruzione della ferrovia transistmica ammoniva come il problema delle frane e delle esondazioni avrebbe grandemente ostacolato il teatro d'operazioni dell'alternativa panamense (5).

Nonostante le considerazioni a favore, lo sfruttamento delle opportunità geografiche offerte dal primo fra i due indirizzi operativi si inserisce nel novero dei tentativi falliti di aprire la via diretta da costa a costa.

(4) Per una sistemazione dell'evoluzione storica dei piani progettuali del collegamento interoceanico attraverso le tre fasi principali (*The Spanish Era, The French Era, The American Era*), e con particolare riferimento alla *Battle of the Routes*, si veda Mack (1944).

(5) Sui dettagli del rapporto consegnato dalla Interoceanic Canal Commission al Congresso statunitense nel 1876, si veda, estratto dal registro parlamentare pubblicato a cura del Government Printing Office, Washington, il *Sen. Ex. Document*, No. 15 (46 Congr., 1 Sess., numero seriale 1869).

Nell'occasione i piani coinvolgevano un sistema fisico-regionale costituito da una nutrita serie di elementi di appoggio territoriale scanditi dall'Atlantico verso il Pacifico: il Río San Juan con i due rami terminali, quello settentrionale per il porto di San Juan del Norte e quello del Colorado a Sud; il Lago Nicaragua, lungo 157 km, largo fino a 70 km e vasto 8.430 km² – il più cospicuo corpo di acqua dolce dell'America Centrale; il Lago Managua, posto verso nord-ovest, con dimensioni lineari e areali più modeste e profondità non eccedenti i 13 m (*Enciclopedia...*, 1951, XXIV, p. 749); il Río Tipitapa, che rappresenta l'unica via di connessione naturale fra i due specchi d'acqua su una lunghezza complessiva di 31 km; infine, la cresta rilevata fra il lago più ampio e il litorale pacifico, per una ampiezza minima sotto i 20 km sulla direttrice dello scalo di San Juan del Sur (Visintin e Bonapace, 1961, p. 69).

Le vicende politiche che fanno da cornice al tentativo furono dominate dalla controversia fra Nicaragua e Stati Uniti da una parte e il governo di sua maestà britannica sull'altro fronte. Il terreno della disputa si incentrava su due aspetti principali: i diritti del Costa Rica, sostenuti dalla Gran Bretagna, sulle rive meridionali del Lago Nicaragua e del Río San Juan; le rivendicazioni britanniche di un protettorato sulla «Mosquito Coast», comprendenti il porto di San Juan del Norte, ritenuto a ragione di rilevanza strategica in rapporto al fatto che sarebbe venuto a costituire lo sbocco obbligato sull'Atlantico di qualsivoglia collegamento interoceanico passante attraverso il Nicaragua. Particolarmente delicata era la questione della sovranità sulle varie porzioni dei corpi d'acqua sottoposte al contenzioso, in quanto il loro possesso implicava obbligatoriamente il diritto esclusivo di rilasciare concessioni per l'effettuazione dell'allacciamento da oceano a oceano.

La vicenda avrebbe conosciuto una prima soluzione diplomatica solamente nel 1858, quando il trattato Cañas-Jerez riconobbe al Nicaragua il virtuale possesso di tutti i corpi d'acqua, lacustri e fluviali, di rilevanza tecnica ai fini dell'opera *construenda*, mentre al Costa Rica restavano attribuiti diritti perpetui di navigazione sul corso inferiore del Río San Juan. Una clausola aggiuntiva specificava come il Nicaragua avrebbe avuto l'obbligo di consultare la controparte prima di sottoscrivere accordi per la costruzione del canale (Mack, 1944, pp. 179-187).

Ben più complessa si prospettava invece la ricomposizione del secondo motivo di conflitto. Il governo britannico compiva una mossa audace, per affermare la propria supremazia commerciale nell'emisfero occidentale, con il proclamare nel 1840 la nascita di un regno indipendente nella Mosquito Coast. La sfera di sovranità di questo inedito soggetto politico e il protettorato ivi stabilito avrebbero permesso a Londra di invalidare qualsiasi tentativo del Nicaragua (mutilato nell'integrità territoriale e privato della sua sezione di costa atlantica) di rilasciare concessioni per la stesura di una infrastruttura interoceanica. Di fronte alla occupazione inglese della città portuale di San Juan del Norte, nel 1848 ribattezzata Greytown, il governo statunitense convince il Nicaragua a firmare un trattato che concede agli Stati Uniti diritti esclusivi per la costruzione di un asse ricondotto da costa a costa attraverso il territorio della piccola repubblica, strada, ferrovia o canale che sia, includendo anche l'erezione delle necessarie installazioni militari

difensive. Passata alla storia come la Convenzione Hise-Selva del 21 giugno 1849, l'intesa obbligava in cambio Washington a difendere l'integrità territoriale nicaraguense, creando di fatto la nascita di un protettorato, ma anche coinvolgendo la potente federazione nelle dispute confinarie irrisolte della controparte.

L'accordo non fu mai comunque sottoposto alla discussione nel senato nordamericano, né tantomeno ratificato. Ma nel corso dello stesso anno un altro evento veniva a bloccare le manovre britanniche. Un accordo fra Stati Uniti e Nicaragua, maturato il 27 agosto 1849, prevede l'inizio delle operazioni per lo scavo del canale, sotto il patrocinio di entrambi i governi. Di fatto viene riconosciuta la sovranità del piccolo Stato centroamericano su tutto il territorio relativo al tracciato dell'opera e affermata la nullità della creazione geopolitica di marca britannica nella Mosquito Coast. Il coinvolgimento diretto delle due amministrazioni di Londra e Washington è ormai inevitabile; quest'ultimo governo richiede, quale *conditio sine qua non* per la ricomposizione del dissidio, che la Gran Bretagna si ritiri dalla striscia costiera sottoposta a controllo. Gli sviluppi diplomatici susseguenti porteranno al compromesso del trattato Clayton-Bulwer dell'aprile 1850 (*Enciclopedia...*, 1951, XXIV, p. 754), che impegna le due potenze occidentali sull'intero fronte dell'America Centrale investito dal ventaglio delle soluzioni progettuali alternative. Il successivo trattato di Managua del 28 gennaio 1860 avrebbe sancito lo *status* di San Juan del Norte quale porto franco sotto sovranità nicaraguense, a suggello della ritirata britannica dalla costa in questione.

Nel solco politico-diplomatico tracciato da questi eventi si dipana l'attività di avvio dei sistemi di comunicazione e trasporto attraverso il ponte di terra sottoposto a contenzioso. Una prima iniziativa economica viene messa in piedi senza cure eccessive per la sicurezza degli utenti già nel 1851, quando viene inaugurato il doppio collegamento New York-San Juan del Norte sull'Atlantico; San Juan del Sur-San Francisco sul Pacifico. Si attiva in tal modo l'attraversamento del territorio nicaraguense, una manovra in grado di sviluppare una rilevante concorrenza all'alternativa del Sud, sino a quando non si realizzerà agli inizi del 1855 (come si è già ricordato) il completamento della linea ferroviaria attraverso l'istmo di Panama. In effetti, nel 1853, ben 10.062 emigranti raggiunsero la California passando per il Nicaragua, una quota di tutto rilievo se confrontata con quella delle 15.502 persone che scelsero contemporaneamente l'itinerario servito dalla strada ferrata. A conferma del momentaneo successo esibito dalla soluzione settentrionale, subentra poi il dato dei due flussi passeggeri diretti verso est e ugualmente ripartiti fra le due possibilità in concorrenza (Mack, 1944, pp. 190-206).

Nel periodo 1885-1890 prende l'avvio un serio sforzo statunitense per impiantare l'infrastruttura interoceanica, preceduto da una estesa campagna di propaganda condotta attraverso il territorio nazionale per stimolare l'interesse del pubblico e successivamente propiziare le scelte del legislatore. Il 10 gennaio 1888, entrambe le camere del parlamento nordamericano accolgono una proposta di legge per il riconoscimento ufficiale della Maritime Canal Company of Nicaragua, senza però l'inserimento di una sezione concernente la copertura finanziaria. Sulla base di tali condizioni poco vincolanti il voto favorevole non

viene per il momento a mancare. La congiuntura risulta oltremodo favorevole nel primo semestre del 1889: la compagnia francese impegnata a Panama è stata posta in liquidazione a gennaio; il mese di maggio vede definitivamente chiudersi i suoi cantieri dell'istmo. Così il 9 ottobre dello stesso anno può iniziare la fase attuativa sul fronte del Nord.

Subito fervono i lavori e nell'intervallo di tempo di pochi mesi viene piazzata sul terreno tutta una serie di infrastrutture logistiche: un frangiflutti al porto di San Juan del Norte; magazzini, depositi, uffici e installazioni sanitarie; una linea telegrafica; i primi chilometri di una linea ferroviaria parallela al tracciato dell'opera. Viene inoltre condizionata una serie di rapide fluviali in modo tale da facilitare la navigazione condotta tramite battelli a vapore. Ingenti quantitativi di dotazioni e macchinari vengono acquistati per le operazioni di scavo e drenaggio. Col sopraggiungere dell'anno 1890 si fa però acuta la scarsità dei mezzi finanziari necessari per il proseguimento delle operazioni. Gli investitori privati non hanno fiducia nella positiva conclusione dell'impresa, il Congresso degli Stati Uniti non approva una legge di finanziamento, nonostante l'accoglienza favorevole e la pressione esercitate da parte dell'opinione pubblica nazionale. Al culmine di tale parabola involutiva, nel 1893, la Nicaragua Canal Construction Company è costretta al fallimento. Anche la Maritime Canal Company non andrà incontro a maggior fortuna e la sua richiesta di fondi per il proseguimento dello scavo non otterrà altro che la creazione di una nuova commissione di studi (Mack, 1944, pp. 219-222).

L'insabbiamento della rotta nicaraguense si lega strettamente all'idea, ormai sempre più in via di affermazione, di rilevare i diritti acquisiti a suo tempo dai francesi, dimostratisi ormai incapaci di uscire dal ginepraio panamense. Ma il successivo trattato Bryan-Chamorro del 5 agosto 1914, che attribuiva agli statunitensi diritti esclusivi «per la costruzione di un canale interoceanico attraverso il territorio del Nicaragua» (*Enciclopedia...*, 1951, XXIV, p. 755), dimostra in modo inequivocabile come il governo di Washington abbia sempre considerato la risorsa strategica di mantenere aperta una seconda possibilità di collegamento da costa a costa (6). L'idrovia tracciata attraverso gli specchi d'acqua dolce del Nicaragua viene quindi a costituire, nella sfera di interessi statunitensi, un sistema di percorrenza di riserva da affiancare al Canale di Panama nel caso di blocchi o difficoltà di qualsivoglia genere.

(6) La mai sopita attenzione statunitense per la scorciatoia alternativa del Nicaragua è già attestata dalla carta *Nicaragua. 1: 792.000* di W. Woodville Rockhill (Washington D.C., 1903), che assume il carattere di compilazione mista redatta in base alla documentazione precedente, ufficiale e non, a cura dell'International Bureau of the American Republics (consultabile presso la cartoteca della Società Geografica Italiana, n. di inventario 6225). Vi risulta raffigurato l'intero territorio del piccolo Stato centroamericano con la chiara indicazione, al confine con il Costa Rica, dei salienti individui geografici e delle opere infrastrutturali da utilizzare per una futura idrovia. In particolare, vengono evidenziati i tratti fluviali «Navigable for Steamers», le linee di navigazione lacuale, i tracciati del «Ferrocarril Nacional de Nicaragua» e gli scali portuali affacciati alle due sponde oceaniche. Nei piani di lungo termine di sviluppo della rete di comunicazione e trasporto delle «Tre Americhe» si inserisce anche l'Intercontinental Railway, qui indicata sull'allineamento Costa Rica-Nicaragua-Honduras.

Le basi tecnico-morfologiche dell'insuccesso francese a Panama. – La Francia realizzò il primo tentativo di realizzare il secondo allacciamento da mare a mare attraverso l'istmo di Panama, quello idroviario, destinato a trascinarsi in effetti per più di venti anni sul piano dei progetti, delle trattative e dei lavori.

Negli anni Settanta dell'Ottocento erano sembrati maturi i tempi per l'avvio del progetto che avrebbe voluto essere la soluzione definitiva del problema. Un primo comitato orientato allo stimolo della cooperazione internazionale, sul piano dello sviluppo sia delle conoscenze fisico-ambientali nell'area sia della definizione di valide proposte tecniche, sorgeva nel 1876 ad opera della Società Geografica di Parigi (7). Tre anni più tardi, un congresso convocato nella capitale francese vede riuniti 136 delegati provenienti dal mondo intero per la determinazione del luogo più appropriato e lo studio delle procedure ingegneristiche adeguate per la realizzazione dell'impresa. Viene scartato il ragionevole progetto del barone Godin de Lepinay, esperto del dipartimento francese di strade e ponti, che prevedeva quali opere idrauliche due dighe, un lago artificiale e un sistema di chiuse di accesso, il tutto con l'obiettivo di ridurre quanto più possibile peso e volume delle masse di terra da escavare nel corso dell'attivazione dei cantieri. Appare evidente come in pratica l'organizzazione ruoti attorno a quanto ha già stabilito Ferdinand de Lesseps, postosi a capo della Société Civile Internationale du Canal Interocéanique de Darien, dopo il trionfo riportato con l'apertura del collegamento fra il Mediterraneo e il Mar Rosso. Il risultato che si vuole far emergere dall'assise è una ratifica internazionale di quanto rientra da tempo nei piani francesi: un canale a livello del mare attraverso la sezione più stretta dell'istmo (Gándara Gallegos, 1990, p. 57).

Ottenuto il consenso auspicato, nel mese di maggio del 1879, de Lesseps si pone ufficialmente a capo della sfida (8) e inizia con sollecitudine la ricerca dei finanziamenti necessari attraverso il piazzamento di milioni di azioni in Francia a sostegno della sua nuova creatura, la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique du Panama (9). Nel mese di gennaio del 1880 hanno luogo due ceri-

(7) L'ampio ventaglio delle opzioni di ricerca non trascurava gli altri siti. Il piano della Société Civile Internationale du Canal Interocéanique du Darien per l'apertura di una via d'acqua fra la Colombia e Panama è presentato nella *Carte de l'Isthme du Darien avec indication du canal projeté* di Gerster e Celler (1876), consultabile presso la cartoteca della Società Geografica Italiana, n. di inventario 6284 (V E 14; B 11.5.2). I dettagli operativi prevedevano l'utilizzo dei seguenti corpi d'acqua e passaggi chiave: il basso corso del fiume Tuyrá, tributario del Golfo di San Miguel sul Pacifico; la fascia di divagazione meandriforme e l'apparato di foce deltizio del fiume Atrato, che sfocia nel Golfo di Urabá (Mar dei Caraibi); il taglio della linea spartiacque in località Paya, posta a 7°48' N e 77°18' O. Sono pure annotati altri due tracciati fattibili sulla base di precedenti studi: il Gogorza del 1865 e il Gogorza-Lacharme del 1866.

(8) L'evento non manca di suscitare anche in Italia un'eco immediata in rapporto alla sua rilevanza per la geografia commerciale e i circuiti di viaggio. Significativo in tal senso l'intervento pubblico tenuto un mese dopo da Cristoforo Negri (1879).

(9) I sedici *Principali progetti del Canale Interoceanico*, lo *Spaccato Geologico ed Altimetrico del Canale* e i *Tracciati del Canale Colón-Panama secondo gli studi di Wyse e Reclus. Scala 1: 400.000*, acquisiti dai tecnici francesi in procinto di avviare i lavori, vengono immediatamente presentati al pubblico italiano dal «BSGI» (fascicolo VII, 1879). Per i supporti cartografici, si veda presso la cartoteca SGI il documento al n. di inventario 6284 (figg. 1 e 2).

monie di apertura dei lavori, la prima sul Pacifico, la seconda all'interno dei rilievi costituenti lo spartiacque continentale (Autoridad del Canal de Panamá, 2001, cap. *The French Canal Construction*).

Da questo momento in avanti le vicende si susseguono a ritmo serrato. Nel mese di agosto del 1881 viene acquisito a caro prezzo il controllo della ferrovia quale fondamentale asse di supporto logistico allo svolgimento delle operazioni. Nel corso dell'anno seguente iniziano gli scavi nella località La Culebra. Il 1883 vede già impiegato nei cantieri il rilevante numero di 10.000 uomini, destinato nei successivi dodici mesi a raggiungere il massimo della forza lavoro utilizzata con più di 19.000 unità, reclutate in massima parte nella vicina Giamaica. Nonostante l'impegno profuso, nel 1885 si deve constatare come gli scavi abbiano raggiunto solo un decimo dell'approfondimento totale previsto in fase progettuale. Incidenti e imprevisti si susseguono senza posa sotto l'incubo delle frane che rimangono un problema irrisolto e destinato a condurre il tentativo francese sulla strada del fallimento (Bella Righetti, 1970, p. 268). Nel frattempo anche la malaria e la febbre gialla non concedono tregua, mietendo strage fra gli addetti all'opera.

Arriva il 1886: il nuovo direttore generale dei lavori, Leon Boyer, dopo aver preso contatto con la situazione sul campo, matura la convinzione che è impossibile portare a termine il canale a livello del mare sulla base dei tempi prefissati e delle risorse finanziarie disponibili. Prima di rimanere a sua volta vittima delle febbri letali, comunica a Parigi le sue valutazioni, attenuate dalla proposta che un canale a chiuse possa costituire una ragionevole fase intermedia, prima di pensare alla successiva e definitiva incisione come previsto dal progetto iniziale. La mancanza di progressi decisivi nella sezione critica, nota sotto il nome di «Culebra Cut», della dorsale montagnosa, rendeva ormai sempre più evidente la fondatezza delle nuove considerazioni e l'impossibilità di procedere con le escavazioni verso il basso sino a raggiungere il livello oceanico. De Lesseps comunque faticò molto prima di arrendersi di fronte all'evidenza dei fatti.

Nell'ottobre 1887 un nuovo studio di fattibilità veniva presentato con i piani per la stesura del canale a chiuse attraverso l'istmo. I termini operativi prevedevano una serie di vasche d'acqua dove piazzare le draghe galleggianti; una serie di dieci chiuse avrebbe garantito il collegamento fra i vari spezzoni del tracciato. La quota da toccare in questa circostanza era prevista sui 170 piedi; Gustave Eiffel, già realizzatore della celebre torre parigina, sarebbe stato posto a capo della nuova impresa.

Il 15 gennaio 1888 ripartiva l'attività di cantiere. Una serie di primi risultati incoraggianti veniva conseguita: si completavano alcuni tratti del canale, lo scavo sulla dorsale si portava a circa 60 metri dalla quota finale prevista; sul fronte delle infrastrutture partiva la fondazione di una diga e si preparava l'installazione di una chiusa. All'improvviso però vennero a mancare i fondi, una pubblica

(10) Sulla localizzazione dell'idrovia, il suo tracciato in rapporto alla natura fisica dei luoghi, le principali dotazioni funzionali, e per la ricostruzione storica delle fasi progettuali, si veda la guida storico-cartografica della Cruise Map Publishing Company, *The Panama Canal*, Sonoma (Canada), 2001.

sottoscrizione mancò l'obiettivo e nel gennaio 1889 gli azionisti decidevano la dissoluzione di quella inesorabile produttrice di perdite che era divenuta ormai la Compagnie Universelle. Nel mese di maggio dello stesso anno i lavori venivano definitivamente chiusi sul terreno, mentre proseguiva la liquidazione della compagnia. Gli stessi promotori della colossale iniziativa, de Lesseps padre e figlio, venivano successivamente accusati e riconosciuti colpevoli di frode e cattiva amministrazione, a suggello del fallimento in corso (Gándara Gallegos, 1990, p. 26).

Tuttavia, nel 1894 una nuova concessione veniva rilasciata dal governo di Bogotá e poteva così essere fondata la Compagnie Nouvelle du Canal de Panama, con l'obiettivo di completare sotto egida francese l'apertura del canale transistmico (Mack, 1944, p. 122). Nel corso del 1898, la commissione tecnica all'uopo insediata consegnava i nuovi piani con la proposta di un canale a chiuse comprendente due laghi in quota per valicare la barriera orografica. A questo punto la mancanza di fondi condannava anche questi sforzi alla vanificazione. La fede del pubblico francese era stata troppo scossa dalle precedenti vicende scandalistiche e non vennero trovati sottoscrittori intenzionati a esporsi.

Così, di fronte all'alternativa fra l'abbandono o la vendita del progetto, il 2 dicembre 1899 veniva intavolata una trattativa col governo statunitense per il trasferimento dei diritti di acquisizione francese. L'accordo venne firmato pochi anni più tardi, alla fine di una negoziazione che aveva visto la controparte americana attivamente impegnata a portare avanti nel frattempo le proprie indagini preliminari sul terreno.

Il dibattito finale al Campidoglio di Washington e la scelta definitiva del tracciato. – Negli Stati Uniti gli ultimi anni del secolo avevano visto accendersi con sempre maggior vigore la diatriba fra i sostenitori delle due opposte soluzioni per l'apertura dell'idrovia a Panama oppure nel Nicaragua. A partire poi dal 1895, di fronte alle storiche e inconcludenti esperienze ormai consumatesi sui due teatri d'operazione, cominciava ad affermarsi nell'opinione pubblica il convincimento che solo un impegno diretto del governo nazionale potesse garantire il raggiungimento dell'obiettivo con pieno successo.

Decisiva risulterà l'opera di promozione portata avanti da due influenti personaggi: l'avvocato Cromwell, che inizia apertamente nel 1898 la sua campagna di stampa in favore della scelta del tracciato panamense; e l'ingegnere Bunau-Varilla che gli farà seguito a partire dal gennaio 1901. In questa temperie storico-politica si inserisce il viaggio della nave da battaglia «Oregon» che partecipò, al largo di Santiago de Cuba, alla breve guerra ispano-americana dell'anno 1898 (Spini, 1963, p. 263). La lunga crociera di avvicinamento di 68 giorni, condotta a velocità forzata da San Francisco verso il teatro d'operazioni belliche per la via dello Stretto di Magellano (Riesenberg, 1995, p. 374), rende evidente tutta l'urgenza e la necessità di una via di scorrimento interoceanico più breve da utilizzare sia in tempo di pace che di guerra. Anche la spettacolare eruzione del vulcano Mont Pelée alla Martinica, prodottasi l'8 maggio 1902 e responsabile di una



Fig. 1 — *L'istmo di Panama*

(da «BSGI», 1879, VII, tav. f.t.)

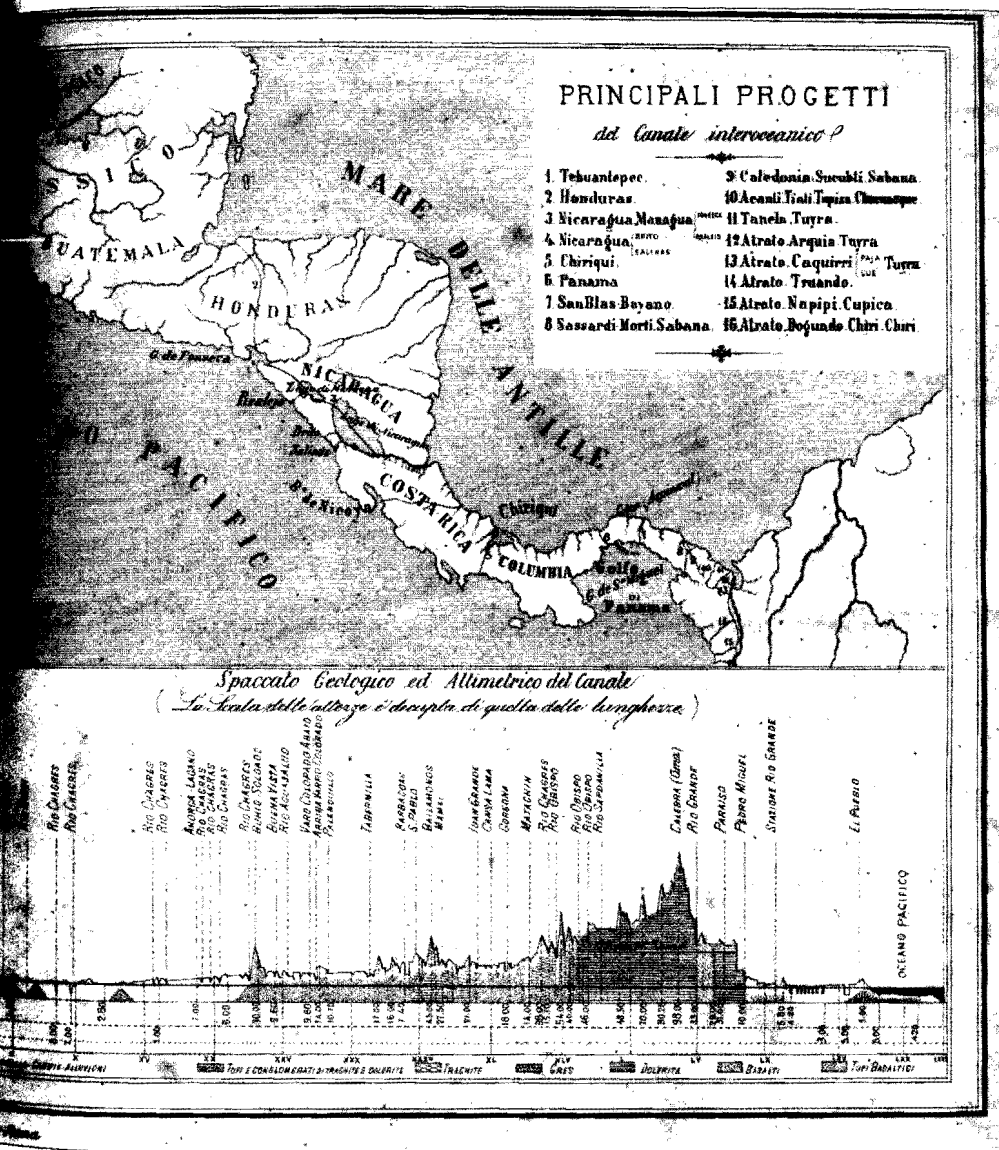


Fig. 2 – *Principali progetti del Canale Interoceanico*
(da «BSGI», 1879, VII, tav. f.t.)

terrificante sciagura con 40.000 vittime, finisce per avere un suo peso nella scelta finale del sito, perché emerge subito evidente come il Nicaragua sia una terra costellata di vulcani e affetta dai terremoti, mentre Panama appare sottoposta a un rischio sismotettonico inferiore (Mack, 1944, pp. 418-434).

I tempi sono ormai maturi perché il presidente William McKinley, succeduto a Grant nel governo degli Stati Uniti, nomini un gruppo di studio risolutore, la Commissione del Canale Istmico, incaricato di condurre i lavori alla luce di quanto fatto emergere sia dal suo predecessore sia dal fallito tentativo francese, e di esaminare tutte le alternative valide possibili per l'apertura della via d'acqua fra i due oceani. I rilevamenti si protrassero dal 1899 al 1901, dopo una serie di sopralluoghi iniziali condotti in Europa per esaminare le installazioni dei canali di Kiel e di Manchester. Nel 1902, venivano pubblicate le carte redatte dalla Isthmian Canal Commission con l'indicazione dei tre tracciati principali presi in considerazione per la realizzazione dell'opera: «The Brito Canal Route», attraverso il Lago Nicaragua; la «San Blas Route» attraverso l'Istmo di Darién e la «Chepo Range», il canale a chiuse lungo il percorso già prescelto dai progettisti francesi (10). Anche in questa circostanza la squadra di esperti fece ricadere, nell'ambito di un rapporto che si supponeva dovesse permanere completo e definitivo, la scelta sullo Stato del Nicaragua: «pero no sería por mucho tiempo» (Autoridad del Canal de Panamá, 2001, cap. *Los primeros Planes para un Canal*).

Un'altra soluzione avrebbe finito per imporsi, anche perché la decisione adottata era solo momentanea. Di natura del tutto tattica e temporeggiatrice, intendeva in realtà favorire l'acquisizione a basso prezzo dei diritti in possesso della Compagnie Nouvelle de Canal de Panama, ancora impegnata nella trattativa col governo statunitense. In termini sostanziali la documentazione allegata conteneva infatti una chiara indicazione dei costi attribuibili alle tre alternative secondo i calcoli della commissione incaricata.

L'ipotesi delle «San Blas and Darién Routes» era stata subito accantonata per l'eccessivo esborso finanziario imposto dall'apertura dei tunnel – 289.770.000 dollari statunitensi (Mack, 1944, pp. 270-271). La necessità di costruire una lunga galleria era imposta dal fatto che il sito rappresenta sì la porzione più sottile dell'intero ponte di terra intercontinentale (fra il golfo di San Blas affacciato sui Caraibi e la foce del Río Bayano sul Pacifico), ma allo stesso tempo possiede una conformazione tale da non presentare le minori elevazioni. La dorsale divisoria raggiunge infatti nel settore quote comprese fra i 300 e i 500 metri, un ostacolo insormontabile per un canale a livello del mare, e responsabile del lievitare della spesa. La breve distanza da mare a mare, di poco superiore ai quaranta chilometri (Bover, 1988, tav. *Colombia-Venezuela*, pp. 106-107), aveva fatto sì che la scelta di questa localizzazione non avesse mancato di raccogliere tenaci sostenitori nel corso della storia delle esplorazioni preparatorie nella regione istmica, motivo prodottosi già a partire dagli anni Trenta dell'Ottocento. L'interesse era stato suscitato anche dal desiderio di verificare la veridicità delle leggende riguardanti i luoghi e incentrate sulle congetture che esistesse un favoloso sistema di trasporto su canoe da costa a costa (Oliphant, 1865) in base al quale gli indigeni fossero in grado di vendere sul Pacifico il pesce pescato il

giorno prima in Atlantico. Nel 1880 l'ingegnere civile Walton W. Evans era poi giunto addirittura a elogiare le condizioni di sicurezza garantite dall'apertura di un lungo traforo, che in questo modo avrebbe finito col rappresentare «one of the best features of the whole route» (11). Le risoluzioni del 1902 adottate dalla Isthmian Canal Commission posero quindi le basi economiche affinché tale filone progettuale venisse affossato in maniera perentoria.

Nei termini del confronto emergeva anche la dispendiosità complessiva del canale del Nicaragua, valutata in 189.864.062 di dollari, mentre quella della soluzione panamense risultava di oltre 45 milioni di dollari inferiore. A queste cifre bisognava però sommare il costo del trasferimento dei diritti della compagnia francese e della trattativa diplomatica col governo colombiano affinché desse la necessaria autorizzazione. A questo punto fu presentata un'ultima offerta per forzare la mano della controparte francese: 40 milioni di dollari per non perdere l'affare e conservare le tracce del proprio fallimento ben visibili sul suolo panamense (Mack, 1944, p. 426). In mancanza di altri compratori interessati e senza alternative, la Compagnie Nouvelle fu indotta ad accettare, rendendo automaticamente più vantaggiosa sotto il profilo dei costi la scelta del canale a Panama.

Immediatamente, in un rapporto supplementare presentato il 18 gennaio 1902, la commissione raccomandava al primo posto «for an isthmian canal» la soluzione «that known as the Panama route» (12). Dieci giorni più tardi, un emendamento radicale alle proposte di legge precedentemente avanzate in materia veniva presentato dal senatore Spooner. Il provvedimento intendeva autorizzare il presidente degli Stati Uniti all'acquisto configurato dall'ultimo rapporto e all'avvio di negoziazioni per ottenere dalla Colombia il controllo perpetuo di una striscia di terreno non inferiore alle sei miglia di larghezza per la realizzazione del canale. Nel giugno dello stesso anno l'iniziativa veniva suggellata dal voto favorevole del Senato e della Camera dei rappresentanti. Si metteva così in moto il complesso apparato tecnico e diplomatico destinato a portare all'inizio delle operazioni nella sede istmica.

Molti vantaggi sottolineavano la bontà delle ragioni che avevano ricondotto a Panama la scelta localizzativa del grande progetto impiantistico: un percorso più breve da costa a costa, una quota superiore da raggiungere più bassa, l'esistenza *in loco* degli scavi già avviati dall'amministrazione francese, un più basso livello di spesa previsto per la manutenzione e la gestione operativa. Inoltre, particolare di non trascurabile importanza, non mancavano infrastrutture già fondate quali il collegamento ferroviario e gli scali portuali di Colón e Panama, meno problematici sotto il profilo dell'adeguamento funzionale.

(11) Secondo l'opinione del tecnico l'opera sarebbe sì venuta a costare «a rousing big sum», ma sarebbe stata tesa attraverso «solid rock» in modo tale da rimanere «forever intact, requiring little or no repairs». Attraverso tale contributo anche la prestigiosa rivista tecnica «American Society of Civil Engineers Transactions» si inseriva col numero di gennaio del 1880 nel dibattito sugli *Interoceanic Canal Projects* (Mack, 1944, p. 270).

(12) In merito al testo completo del rapporto si veda, dagli atti del Congresso statunitense, pubblicati a cura del Government Printing Office, Washington, il documento senatoriale posto sotto il numero seriale 4230: *Sen. Document*, No. 123 (57 Congr., 1 Sess.) articolato attorno al *Supplementary Report* della *Isthmian Canal Commission*.

I lavori della gestione statunitense iniziavano nel 1904 (Gándara Gallegos, 1990, p. 57) per concludersi dieci anni più tardi. L'idrovia entrava in servizio il 15 agosto 1914 (Bella Righetti, 1970, p. 268) con il passaggio inaugurale del primo vapore, l'unità «Ancón» di 9.000 tonnellate di stazza. Si trattava di un evento di grande portata storica (13) destinato a segnare l'avvio di una febbrile stagione di operazioni funzionali per il prolungato mantenimento e il continuo potenziamento della via d'acqua sullo scenario degli itinerari di traffico marittimo internazionale.

L'evoluzione geopolitica dall'apertura del collegamento sino alla transizione del 1999. – Come erano stati protagonisti nel corso dell'Ottocento all'interno della complessa vicenda legata alla scelta del sito e poi agli inizi del XX secolo sul piano ingegneristico con la rapida effettuazione del canale a chiuse, analogamente gli Stati Uniti d'America erano destinati a dominare la scena geopolitica nella regione istmica sino allo scadere del millennio, mantendendovi una presenza funzionale sia armata che civile-amministrativa. L'impegno finanziario profuso, la potenza bellico-industriale di cui disponeva, e ancora l'enorme mole di interessi strategici in gioco facevano sì che il governo di Washington realizzasse tutti i passi di natura legale-diplomatica e adottasse tutte le misure militari necessarie per garantire uno stabile possesso dell'idrovia, ben al di là della pura e semplice gestione tecnica della stessa e della riscossione di una quota dei profitti.

Sulla base di questo complesso di considerazioni in gioco, era inevitabile che il primo regime d'intesa fra il colosso nordamericano e la piccola repubblica proclamatasi indipendente il 3 novembre 1903 fosse basato su un ruolo di piena subalternità di quest'ultima, mentre l'apparato di potere statunitense veniva a dispiegarsi in modo diretto nei luoghi coinvolti dalla via d'acqua e dalle esigenze di funzionamento dei suoi dispositivi idraulici. In dettaglio il Trattato Hay-Bunau Varilla del 2 dicembre 1903 (stilato a un mese di distanza dalla separazione di Panama dalla Colombia) prevedeva l'istituzione della Zona del Canale, sottratta di fatto all'esercizio della sovranità panamense e sottoposta all'autorità della controparte in diritto di occuparla e utilizzarla a titolo perpetuo. Appariva evidente così anche la perdita dell'integrità territoriale del piccolo Stato di recente fondazione, «diviso in due tronconi, ad Est e ad Ovest della striscia così definita» (14).

Tutti gli accadimenti occorsi nel prosieguo del Novecento confermavano la crescente funzione dell'idrovia nel contesto delle rotte marittime e dei circuiti mercantili internazionali, sottolineando sempre più il ruolo di piena rilevanza geografica rivestito dalla piccola ma centrale repubblica dell'istmo.

(13) La rilevanza mercantile e geopolitica assunta dalla grande realizzazione in rapporto alle modifiche sostanziali apportate alle relazioni mondiali veniva sottolineata anche in Italia. Per una analisi sintetica, si veda Bianconi (1915).

(14) L'inquadramento fisico-geografico regionale, la strutturazione del Canale, gli aspetti geopolitici interessanti la via d'acqua con particolare riferimento ai testi diplomatici che hanno marcato la storia delle relazioni fra le due controparti sono presentati in Friolo (1999).

Una tappa fondamentale nel determinare un radicale mutamento di indirizzi fra i due Stati direttamente interessati al collegamento interoceanico si produrrà nel 1977, con la ratifica del *Tratado Básico o de transferencia del Canal a la República de Panamá*, che fra le varie disposizioni introduceva due motivi di portata storica. In primo luogo veniva abolita la Zona del Canale (articolo III, paragrafo 10); conseguentemente, Panama, rientrata nel pieno possesso sovrano di tutte le sue dipendenze, effettuava una concessione di diritti di esercizio agli Stati Uniti destinata a cessare a mezzogiorno del 31 dicembre 1999 (articolo II, paragrafo 2).

Fra le pieghe del testo diplomatico si affacciava anche la sempre ventilata ipotesi di far fronte all'aumento del traffico nautico attraverso il ricorso ad un secondo canale. Nell'articolo XII, paragrafo 1, si fa esplicita menzione a un canale a livello di cui studiare congiuntamente la fattibilità, senza però passare dai progetti ai lavori, a meno di nuovi accordi fra le parti firmatarie. Un vincolo ulteriore veniva previsto al paragrafo 2, comma b, per gli Stati Uniti, a chiare lettere investiti per tutta la vigenza del trattato dalla proibizione di negoziare con Stati terzi i diritti per la costruzione di un altro «canal interoceánico por ninguna otra ruta en el Hemisferio Occidental» (Gándara Gallegos, 1990, p. 279). Emerge senza equivoci un'altra delle costanti della politica estera panamense, la necessità imperiosa di «difendere le [...] condizioni di monopolio» di cui sino allora aveva comunque goduto nella vicenda del collegamento rapido da mare a mare e che non avrebbe perso sino a tutto l'avvio del nuovo millennio (Friolo, 2001, p. 154).

Sulla base del nuovo ruolo acquisito e del prestigio recuperato, e grazie al regime di cooperazione con l'amministrazione della Casa Bianca, la repubblica istmica si preparava alla transizione di fine secolo sotto il duplice profilo dei fondamenti legali e del potenziamento dei livelli di operatività dell'idrovia. Una nuova Costituzione politica veniva adottata nel 1994 e una legge organica riguardante l'Autorità del Canale era promulgata tre anni più tardi. Sia l'emendamento costituzionale sia il successivo testo di legge del 1997 fissano l'orientamento in base al quale il raccordo interoceanico deve essere ricondotto a un esercizio efficiente e generatore di profitti, in modo tale da rappresentare un pilastro dello sviluppo «humano y socioeconómico del país» (15).

Si rivolge, invece, ai rapporti con la comunità internazionale e ai diritti di quest'ultima (con riferimento sia all'evoluzione geopolitica precedente sia alla normativa affermata in campo mondiale per salvaguardare il libero transito nelle strette obbligate del traffico marittimo) l'articolo 309 del *título XIV* inserito nel 1994 nel testo costituzionale. Sulla base del fatto che l'idrovia costituisce un «patrimonio inalienable» della nazione panamense, viene emessa una chiara affermazione di sovranità fra le cui righe non è possibile non riscontrare un severo giudizio storico sulle precedenti ingerenze. Allo stesso tempo, si ribadiscono nel prosieguo quei principi di apertura al transito pacifico e ininterrotto delle navi di tutti i paesi del mondo che già si affacciano alla ribalta sin dalla

(15) Si veda in merito, al sito della rete informatica mondiale www.pancanal.com gestito ufficialmente dall'ACP (Autoridad del Canal de Panamá), il capitolo *Fundamentos legales*.

stesura della Convenzione di Costantinopoli, regolante la navigazione all'interno del Canale di Suez, e che variamente ribaditi e applicati fanno parte integrante del diritto internazionale (16).

Il 12 febbraio 1992 la cronistoria della transizione faceva rilevare un importante sviluppo del programma di manutenzione e adeguamento del canale alle sempre crescenti richieste esercitate dal naviglio internazionale, quando iniziavano le operazioni di allargamento del «Corte Gallard», il taglio che effettua in quota (tra i due sistemi di chiuse) l'attraversamento dello spartiacque continentale. L'anno successivo, nel mese di febbraio, veniva creata l'Autorità della Regione Interoceanica, istituzione volta a favorire lo sviluppo dell'area coinvolta dall'idrovia. Ancora, il 25 gennaio 1995, nell'imminenza del ritiro statunitense e della completa consegna del canale, veniva insediata dal presidente panamense Balladares la Comisión de Transición, incaricata di gestire il trasferimento finale degli impianti. L'evento si produceva, come previsto, il 31 dicembre 1999, quando le infrastrutture operative venivano ufficialmente affidate alla piena responsabilità e amministrazione della Repubblica di Panama. Per l'occasione il presidente, signora Mireya Moscoso, nel suo discorso di circostanza esprimeva vivi sentimenti di orgoglio nazionale dopo l'ammainamento di un vessillo straniero che restituiva al paese una sola bandiera e insieme la piena integrità territoriale, a compimento dei più vivi desideri coltivati dalla nazione in un secolo di vita tormentata. Nel ricordare che già dal periodo storico del regime coloniale imposto dalla Corona di Spagna il luogo era stato manifestamente riconosciuto quale «Epicentro del tránsito mundial entre los océanos Atlántico y Pacífico», venivano ricordate le tappe più significative dei 96 anni di esistenza dello Stato, contrassegnati dallo sforzo continuo di recuperare sempre maggiori spazi di autonomia, giustizia e sovranità, in un «camino arduo y doloroso» che finalmente giungeva a compimento allo scadere ormai prossimo del secolo-millennio. Esplicito era quindi il riferimento all'esordio storico della catena di interventi statunitensi, realizzato già centocinquanta anni prima con la costruzione del primo raccordo ferroviario, il «Ferrocarril Transistmico» (17).

(16) Così esordisce l'articolo I della Convenzione in oggetto: «El Canal Marítimo de Suez estará siempre abierto y será libre, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, para todos los navíos de comercio o de guerra, sin distinción de banderas». Per il testo completo dell'intesa diplomatica registrata il 29 ottobre 1888: Gándara Gallegos (1990, pp. 223-228). Assertioni analoghe venivano richiamate anche per la disciplina del traffico lungo i principali stretti della navigazione mondiale. A titolo d'esempio, già dal 1973 si ravvisava l'opportunità che il varco di Bab el Mandeb venisse dichiarato «subject to the regime of non-suspendable innocent passage for ships of commerce and war in time of peace and in time of an intermediary status between peace and war» (Lapidoth-Eschelbacher, 1982, p. 147). Di fronte alla lunga rassegna di individui geografici coinvolti, una definitiva accoglienza del principio trovava posto nella parte III, articoli 34-45 della Convenzione di Montego Bay, aperta alla firma nel dicembre 1982 nell'ambito della *Terza Conferenza dell'ONU sul Diritto del Mare*, ed entrata in vigore il 16 novembre 1994. L'articolo 38, in particolare, definisce il «Transit passage» come esercizio della libertà di navigazione e sorvolo allo scopo di effettuare un «continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone».

(17) Si veda, nello stesso sito precedentemente citato, il capitolo *Historia del Canal*, e in particolare il titolo *Ceremonia de Transición del Canal de Estados Unidos a Panamá*.

Il doveroso omaggio a quanti si sono battuti per l'affermazione dei diritti del piccolo Stato nel corso della sua breve storia, e un richiamo alle condizioni di marcata disuguaglianza ancora presenti fra le pieghe del corpo sociale non venivano condotti con intenti polemici, ma servivano a porre le basi di un rinnovato rapporto di collaborazione con gli Stati Uniti, fondato sul reciproco rispetto e sulla cooperazione amichevole, decisa e fattiva. La massima autorità di Panama non mancava infatti nell'occasione di riconoscere come i vincoli storici, sociali, culturali e commerciali ridefiniti col potente vicino non possano che offrire una grande opportunità per il futuro della comunità nazionale, impegnata nella gestione di un collegamento interoceanico sempre più protagonista sul piano degli scambi internazionali e dei processi di globalizzazione.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, *Historia del Canal de Panamá*, Ciudad de Panamá, ACP, 2001.
- BELLA RIGHETTI F., *Prodotti e commerci*, Milano, Bruno Mondadori, 1970.
- BIANCONI A., *Il canale di Panama: studio riassuntivo della sua importanza nel commercio e nella politica del mondo*, Roma, Ministero degli Affari Esteri-Direzione Generale degli Affari Commerciali, 1915.
- BOVER F. (a cura di), *Gran Atlas del Mundo*, Barcellona, Plaza & Janès, 1988.
- BROWN D., *Un fischio nella prateria*, Milano, Mondadori, 1980.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO G. (a cura di), *Textos y documentos de la América Hispánica (1492 - 1898)*, in *Historia de España*, XIII, Barcellona, Editorial Labor, 1986.
- CIMÒ P., *Il Nuovo Mondo. La scoperta dell'America nel racconto dei grandi navigatori italiani del Cinquecento*, Milano, Giorgio Mondadori, 1991.
- COLOMBO C., *Gli scritti* (a cura di C. VARELA), Torino, Einaudi, 1992.
- CORNA PELLEGRINI G. (a cura di), *Aspetti e problemi della Geografia*, Settimo Milanese, Marzorati, 1987.
- Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1951.
- FRIOLO R., *La problematica storico-geografica del Canale di Panama*, in «Geografia nelle Scuole», Trieste, 1999, 5, inserto didattico.
- FRIOLO R., *L'immagine storica e i ruoli funzionali della regione istmica di Panama*, in «Geostorie», Roma, 2001, pp. 141-156.
- GÁNDARA GALLEGOS M., *Panamá, la internacionalización del Canal*, Quito, Fundación Ascencio Gándara, 1990.
- LANDINI P. e A. FABRIS, *Geografia generale ed economica*, Torino, Lattes, 1986.
- LAPIDOTH-ESCHELBACHER R., *The Red Sea and the Gulf of Aden*, L'Aja-Boston-Londra, Martinus Nijhoff, 1982.
- MACK G., *The Land Divided. A History of the Panama Canal and Other Isthmian Canal Projects*, New York, Alfred A. Knopf, 1944.

- MIR L.B. e O.R. NOCETTI, *La disputa por la tierra. Tucumán, Río de la Plata y Chile (1531-1822)*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1997.
- NEGRI C., *L'istmo di Panama e il canale interoceanico: discorso tenuto in Milano nell'aula della Società d'incoraggiamento, arti e mestieri il giorno 26 giugno 1879 dal commendatore Cristoforo Negri*, Milano, Tipografia editrice lombarda, 1879.
- NEWBY E. (a cura di), *Il grande libro delle esplorazioni*, Milano, Vallardi, 1976.
- DE OCAÑA D., *Un viaje fascinante por la América hispana del siglo XVI*, Madrid, Ed. de Arturo Alvarez, 1969.
- OLIPHANT L., *On the Bayanos River, Isthmus of Panama*, in «Royal Geography Society of London Journal», Londra, 1865, p. 145.
- O'SHEA R., *Battle Maps of the Civil War*, New York, Smithmark, 1992.
- OTIS F.N., *History of the Panama Railroad*, New York, Harper & Brothers, 1867.
- POTTER J. (a cura di), *Atlas Ilustrado del Mundo. Siglo Diecinueve*, Madrid, Editorial LIBSA, 1990.
- RIESENBERG F., *Cape Horn*, Woodbridge-Connecticut, Ox Bow Press, 1995.
- SCARAMELLINI G., *Geografia umana ed economica: ipotesi di lavoro e percorsi di ricerca*, in CORNA PELLEGRINI (1987), II, pp. 131-185.
- SHEDLOCK K.M., *Seismic Hazard Map of North and Central America and the Caribbean*, in «Annali di Geofisica», Roma, 1999, pp. 977-997.
- SPINI G., *Disegno storico della civiltà. Vol. III*, Roma, Cremonese, 1963.
- VIDAL-NAQUET P. (a cura di), *Il Nuovo Atlante Storico*, Bologna, Zanichelli, 2001.
- VISINTIN L. e U. BONAPACE, *Nuovo Atlante Geografico Metodico*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1961.

THE PROJECTS FOR AN INTEROCEANIC CANAL IN CENTRAL AMERICA. A CONTRIBUTION TO THE HISTORY OF AN INTERNATIONAL COMPETITION. – A differentiated documentary repertory has utilized historical documents, geographical maps, statistical data, remote sensing images in order to reconstruct the clashing interests and projects regarding the transisthmian link from the Atlantic to the Pacific Ocean in the Panamá region. On this methodological and spatial bases the main problems referred to the location, the type of infrastructures, the organization of the transport systems have been discussed. Specific attention has been paid to the 19th century sequence leading to the first railroad connection, the French attempt and failure, the American topographical studies until the final choice corresponding to the alignment of the modern operative installations belonging to the Panama Canal.

Università di Trieste, Scuola di Specializzazione per l'Insegnamento nelle Scuole Secondarie