

# IL CANALE DI PANAMÀ AD UN SECOLO DALLA NASCITA

## IL CANALE DI PANAMA' AD UN SECOLO DALLA NASCITA

Nel presente anno ricorre il centenario dell'attivazione del canale di Panamá. Nella stessa data doveva essere inaugurato il nuovo canale in grado di accogliere navi postPanamax. Ma la consegna dei lavori avverrà nel dicembre 2015. In anni recenti la capitale va rinnovando forme e funzioni alla ricerca di ruoli terziari su scala planetaria. In questo contesto il turismo va assumendo un posto di primaria importanza.

## THE PANAMA CANAL: A CENTURY FROM BIRTH

This year marks the centenary of the activation of the Panama Canal. On the same date was to be inaugurated the new channel capable of accommodating ships postPanamax. But the delivery of the work will take place in December 2015. In recent years the capital-city is renewing forms and functions looking for tertiary roles on a global scale. In this context tourism is taking a place of primary importance.

### 1. Premessa

Panamá può significare tre cose: uno Stato mesoamericano con il più alto Pil della regione, una moderna e frenetica capitale, un canale interoceanico giustamente famoso perché, insieme a quello di Suez, ha cambiato i destini del mondo: spostando le rotte commerciali ha segnato, da un lato, l'affermazione di nuove polarità insediative e produttive e, dall'altro, ha determinato la decadenza di città e regioni che fino a quel momento avevano conosciuto una crescente floridezza. Si pensi, ad esempio, a Chiloé ed alle regioni australi del sud-America definitivamente tagliate fuori dalle grandi rotte .

### 2. La città e il canale di Panamá

Sebbene capitale di un piccolo stato (75.500 kmq e poco più di 3.700.000 ab.), Panamá, con le sue sfavillanti luminarie notturne e col frastagliato profilo di grattacieli, ostenta una prorompente centralità planetaria quale ganglio internazionale di commerci e di colossali transazioni finanziarie. Così si spiega la gara febbrile di imprese, di istituti bancari e assicurativi, di compagnie navali alla ricerca di una sede di rappresentanza; così si giustificano il flusso crescente di investimenti e di capitali stranieri, l'urbanesimo galoppante degli ultimi lustri e il moltiplicarsi di grandi costruzioni per le quali celebri architetti hanno adottato forme e tecnologie avveniristiche. Qui hanno trovato collocazione le sedi di agenzie internazionali per l' America latina, come: PNOUD, OEA, UNICEF PNU-

MA, CATHALAC - cioè l'importante Centro de Agua del Tropico Humedo por America Latina y Caribe - mentre l'esplosione immobiliare ha riguardato anche il settore alberghiero e non vi è alcuna grande catena hoteliera che non sia presente. Il tutto favorito dalla posizione strategica, a cerniera tra i due grandi blocchi continentali, e dal canale interoceanico che, nell'allacciare i contatti tra opposte sponde americane, ne abbrevia straordinariamente tempi e costi di trasporto. Panamá è una città cosmopolita, modernissima e pulsante, percorsa da gente indaffarata e da un traffico convulso, che contrasta vistosamente con il silenzioso e cadente *casco viejo*, ora in parziale e progressivo recupero, con le sue chiese barocche e le decorate facciate di palazzi storici. Ma contrasta soprattutto con le fitte foreste che la circondano da ogni lato: Il passaggio è brusco dal momento che le periferie urbane vanno scomparendo per far posto ad edifici sempre più elevati, sicché il contatto dei nuovi quartieri con ecosistemi ad alta biodiversità è immediato: basta allontanarsi di poche decine di metri dalle arterie principali, che attraversano il paese da nord a sud, per scoprire aree di grande valore naturalistico preziose testimonianze del ruolo di ponte tra le due Americhe giocato dall'istmo mesoamericano. Nel 1903, due settimane dopo l'indipendenza dalla Colombia, gli Stati Uniti acquistano una fascia larga 10 miglia e lunga 51 che attraversa il nuovo Stato da nord a sud, qualche isole della baia panamense ed alcuni quartieri della capitale versando una somma ai tempi cospicua ed impegnandosi ad un canone

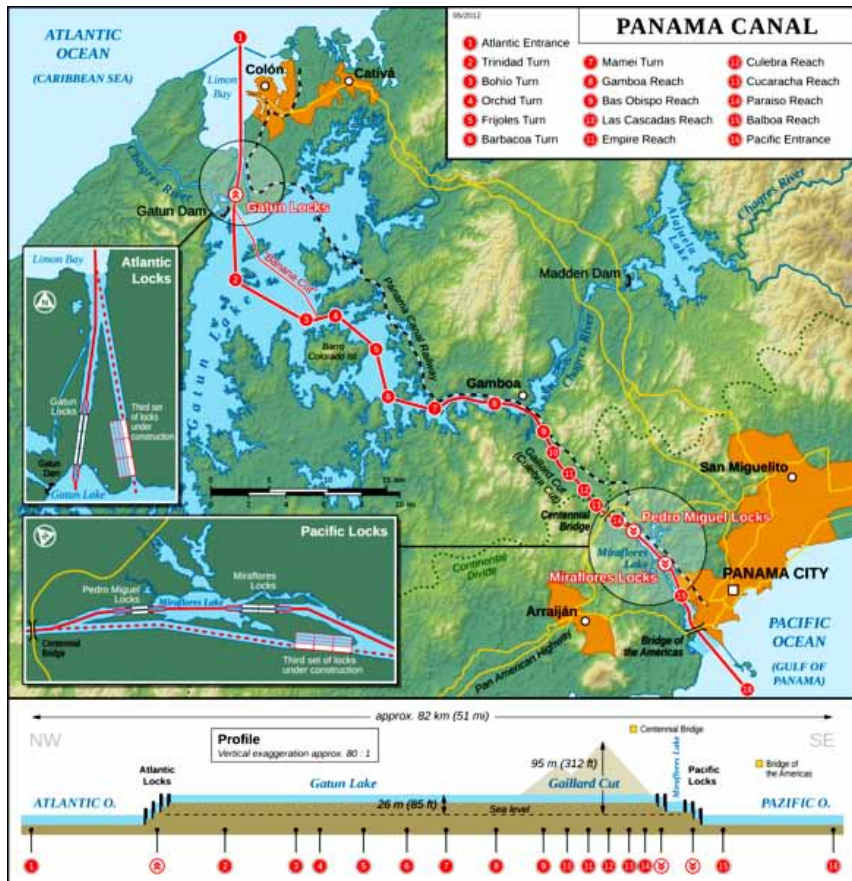


Fig. 1. Vecchio e nuovo tracciato del canale con, sotto, la sezione trasversale dello stesso. Appare evidente la centralità del lago Gatún, non tanto geometrica quanto elemento indispensabile al funzionamento degli ascensori idraulici (le chiuse).

fica che le maggiori imbarcazioni Panamax dispongono di poco più di una cinquantina di cm per lato per non urtare i bordi di cemento. Allo scopo da quattro ad otto locomotrici (*mulas*) si muovono lentamente (velocità massima di tre miglia all'ora) sui binari posti sulle banchine e assicurano con tiranti d'acciaio la centralità dell'imbarcazione che avanza in modo autonomo.

L'acqua utilizzata per riempire le chiuse e per innalzare ed abbassare la superficie di galleggiamento è quella del lago Gatún, ottenuto sbarrando in prossimità della foce il Rio Chagres, che pertanto costituisce l'anima e il motore del sistema panamense. In questo modo si è ottenuta una cospicua riserva d'acqua (436 kmq e 775 milioni di mc d'acqua) e si è realizzato un lago navigabile dalle numerose dighe che penetrano profondamente nella folta foresta pluviale. Non solo, ma così si sono prodotti nuovi *habitat*, si sono ampliate notevolmente le zone umide, si è favorita la diversificazione degli ecosistemi e quindi la ricchezza naturalistica del paese. Questo, almeno, è l'aspetto positivo ripetutamente vantato a fronte del contrarsi delle superfici emerse (con i loro siti archeologici e paleontologici), già preziose aree di battute di caccia e di piccole coltivazioni da parte delle comunità tribali esistenti. La consapevolezza che il funzionamento del canale dipenda dal sistema pluviometrico-forestale centro-americano ha spinto i panamensi a realizzare una capillare rete di controllo gestita dal Dipartimento di Idrometeorologia del Canale che, quattro volte all'ora, fornisce, tra gli altri, dati sulle precipitazioni, sul livello e l'interrimento dei laghi: siccità prolungate e inondazioni riducono il numero dei transiti. Contemporaneamente sono state istituite aree protette come il Parco nazionale del Chagres da cui proviene il 40% dell'acqua per il funzionamento del canale e l'acqua potabile per le città di Panamá e Colón, vale a dire per la metà della popolazione del paese. Meno estesi, ma ugualmente importanti per il delicato e fragile geosistema panamense, sono i parchi nazionali della Soberanía, del Camino de Cruces e di Altos de Campana posti ad est del canale: oltre alle attività del transito canalizzato ed alle esigenze idriche della maggiori concentrazioni urbane, vanno garantite quelle dei villaggi e delle tribù (Emberá, Wounaan,...) che cercano di perpetuare le loro tradizioni e i generi di vita, nonostante le contaminazioni

annuo, poi oggetto di animate trattative e di continui aggiornamenti fino al trattato Torrijos-Carter del 1979. In forza di questo, dal gennaio 2000 la cosiddetta Zona del Canale torna sotto sovranità panamense, i celebri quartieri-giardino abitati dalle famiglie di militari e funzionari statunitensi vengono rapidamente evacuati e riconvertiti per nuovi usi, mentre le strutture obsolete del canale sono sottoposte a miglioramento. Alla nuova Autoridad del Canal de Panamá (ACP) appare subito evidente l'inadeguatezza di una struttura interoceanica concepita quasi un secolo prima e sempre più incapace di far fronte alla crescente richiesta di transiti ma soprattutto di accogliere navi di nuova generazione. In merito va ricordato che il canale di Panamá, diversamente da quello di Suez (Parsi, 1978), non è a livello, ma deve superare le alture della Culebra grazie ad un doppio sistema di chiuse che funzionano come ascensori ad acqua e consentono il movimento nei due sensi. Infatti da nord a sud, cioè da Colón a Panamá, per raggiungere il Pacifico occorre attraversare il lago Gatún posto a 26,67 msm e il piccolo lago Miraflores, localizzato più in basso a 16,46 msm. Prima del Gatún operano tre successive chiuse che innalzano le imbarcazioni in transito al massimo livello, quindi una nuova chiusa (Pedro Miguel) consente di scendere al Miraflores e da questo, attraverso altre due chiuse, le imbarcazioni tornano al livello dell'oceano. Ognuna è lunga 330 m e larga 33,5m, il che signi-



**Fig. 2.**  
**Aree dei nuovi tronchi del canale sottoposte ad un profondo stravolgimento ambientale e territoriale per la profondità e vastità degli scavi, la rilocalizzazione dei materiali rimossi e la costruzione delle nuove chiuse.**

culturali provenienti dalle vicine metropoli. Il canale è in attività tutto l'anno e ad ogni ora del giorno. Le imbarcazioni seguono un preciso percorso di avvicinamento in mare aperto per entrare nella prima chiusa ed essere sollevate all'altezza della seconda e quindi della terza. Di lì inizia la navigazione sul lago Gatún, non in linea retta, come ci si attenderebbe, ma attraverso un percorso tortuoso. È quello corrispondente all'antico letto del Rio Chagres e pertanto coincide con la linea di maggiore profondità (talweg). Poiché si è raggiunta la massima altitudine del passaggio interoceanico, di lì bisogna discendere verso il Pacifico, dove ci si addentra con un percorso che, come già sul corrispondente tratto atlantico, è sottoposto a continui dragaggi. Il tempo per attraversare il canale sarebbe meno di dieci ore, ma di fatto, a causa delle attese e della necessità di procedere con lentezza e in fila indiana, questo si raddoppia, fino a 24 ore. Quindi si impiega un giorno per spostarsi da un oceano all'altro: tanto, per una distanza che, con gli accessi oceanici, è di poco superiore ad 81 km, ma davvero niente, se si considera la durata e la lunghezza della circumnavigazione dell'America meridionale (17.000 km), con tutti i rischi e i costi che comporta.

### 3. Un canale per il terzo millennio

Col passaggio di sovranità della Zona del canale allo Stato di Panamá si è fatto improrogabile il progetto di rinnovamento e di adeguamento alle più recenti imbarcazioni postPanamax. Ciò richiede l'aumento del pescaggio dei due canali di accesso nell'At-

lantico e nel Pacifico (fino alla profondità di ca.16 m), l'ampliamento e approfondimento del canale di navigazione sul lago Gatún e del Corte Culebra (Taglio Serpente), il sollevamento del livello del lago Gatún di quasi mezzo metro, la costruzione di chiuse colossali e di adeguati depositi d'acqua in grado di assicurare in ogni stagione il movimento degli 'ascensori idraulici' (Fig.1). Pertanto numerosi sono i problemi da risolvere, non solo di ordine tecnico, ma anche di ordine socio-ambientale. In questo secondo caso infatti l'innalzamento della superficie del Gatún comporta l'allontanamento dalle rive dei villaggi indigeni, la perdita di attracchi per lo loro piroghe e soprattutto la sommersione di suoli da questi utilizzati per una agricoltura di sussistenza. La questione è stata affrontata con un referendum nell'autunno 2006 che, a larghissima maggioranza, ha approvato l'avvio dei lavori ed ha costretto le minoranze indigene a subirla.

Così ha preso forma l'ambizioso progetto di due nuovi tracciati del canale: uno sull'Atlantico prima dell'ingresso nel Gatún e situato ad est dell'attuale, e l'altro sul Pacifico a sud-ovest dell'esistente, ovviamente ognuno corredato da una triplice serie di chiuse adiacenti per le quali i lavori sono stati iniziati a fine agosto 2009. Accanto a queste, ciascuna di 427 m di lunghezza e 55 m di larghezza, sono stati costruiti grandi depositi posti a diversa altezza in modo che l'acqua contenuta raggiunga per gravità le camere di sollevamento e possa essere riutilizzata. Così si ottiene un risparmio idrico, rispetto al sistema precedente, pari al 60%: aspetto di tutta rilevanza per un paese con un crescente fabbisogno



**Fig. 3.**  
Milioni di mc di cemento sono stati impiegati per innalzare paratie equivalenti all'altezza di un palazzo di cinque piani.

di acqua per uso domestico ed industriale. Grandi scavi di approfondimento da parte di imprese locali avviano i lavori (2007-08). I materiali rimossi, decine di milioni di mc, formano alti cumuli che si impongono alla vista quali nuovi elementi antropogenici del paesaggio, al pari delle sagome imponenti di navi che, favorite dalla prospettiva, sembrano sovrastare la foresta e i quartieri urbani sul cui scenario lentamente si muovono. Le aree dei cantieri sono sconvolte da lunghe e profonde voragini, colline di detriti, fitta rete di strade polverose, dall'interminabile andirivieni di automezzi, macchinari pesanti impiegati e, prima di tutto, dall'abbattimento della foresta lussureggiante (Fig.2). Questo sotto la sorveglianza del Panama's National Environmental Authority (ANAM, nell'acronimo spagnolo) che, completati i lavori, dovrà procedere ad un'opera di restauro ambientale ed intanto ha avviato la riforestazione con specie native di aree degradate o già utilizzate per scopi militari (poligoni di tiro statunitensi), mentre si occupa del salvataggio di specie animali minacciate dal solleva-

**Fig. 4.**  
Visione dell'area moderna di Panamá con la singolare e ricercata 'torre a vite'.



mento delle acque del lago Gatún.

Al termine Il traffico, inoltrato sia sul vecchio percorso che sul nuovo, consentirà quasi il raddoppio del tonnellaggio in movimento. Permetterà inoltre l'accesso di navi postPanamax (con a bordo fino a 12.600 *containers* contro i 4.400 attuali), oggi costrette a sostare nei porti di Limón e di Panamá e a trasbordare i loro carichi su imbarcazioni più piccole. Ne consegue un duplice ed oneroso aggravio economico: per il protrarsi della sosta e per le operazioni di scarico e carico. Il 15 agosto 2014 coincide con il centenario del primo viaggio inaugurale effettuato dal piroscafo Ancón e si voleva festeggiare la ricorrenza con l'inaugurazione del nuovo grandioso progetto. Purtroppo l'opera è in ritardo: nel febbraio 2014 le chiuse erano completate al 67%, l'innalzamento dell'invaso del Gatún al 69% e i dragaggi su questo lago e sul Culebra all' 86% (Fig.3). Di conseguenza l'anno in corso è iniziato con accesi contrasti tra l' Autorità Panamense del Canale (ACP) e il consorzio di imprese impegnate, il potente Grupo Unido por el Canal S.A. (GUPCSA). Questo, formato dall'italiana Impregilo, dalla belga Jan de Nul, dalla spagnola Sacyr e dalla panamense Constructora Urbana S.A., ha sospeso le attività per il rifiuto dell'ACP di pagare gli extra-costi; attività poi riprese a fine febbraio dopo l'accordo firmato dalle controparti che, tra l'altro, sposta la ultimazione dei lavori al dicembre 2015.

Il vistoso ritardo non colpisce solamente l'orgoglio dei panamensi, ma anche gli interessi degli investitori, cioè le maggiori banche mondiali (l'europea BEI, la giapponese JBIC, l'americana BID, l'internazionale CFI, ...), e quelli di Panamá, la quale dovrà rivedere le proprie previsioni di sviluppo legate ai poderosi introiti dei pedaggi già nel bilancio di previsione. Ciò tuttavia darà respiro all'adeguamento dei porti terminali dell'istmo (tre a Colón e due a Panamá) ed anche di quelli più lontani, come Miami, che in questa prospettiva vanno riorganizzando e riammodernando le proprie strutture (Aguado, 2014, pp. 17-18).

#### 4. Conclusioni: trasporti e turismo

Il ruolo economico-politico giocato dal canale è dimostrato dal fatto che qui si annodano i flussi commerciali del pianeta: quelli atlantici, provenienti dall'Europa e dall'Africa, e quelli pacifici dall'Asia e Australia verso la costa orientale dell'America, ma anche i

flussi delle due Americhe diretti verso le opposte sponde. Da un punto di vista merceologico transitano in direzione del Pacifico, in ordine decrescente di tonnellaggio: petroli e derivati, granaglie, *containers*, carbon fossile, minerali e metalli, prodotti chimici e petrolchimici. In direzione opposta, verso l'Atlantico, invece dominano per tonnellaggio i *containers*, seguiti a distanza dai minerali, manufatti in ferro ed acciaio, macchinari e legnami. Di sicuro interesse è la graduatoria dei transiti del 2013 per bandiera di appartenenza (dati ACP), dove troviamo in testa il Panamá (2597) seguito da altre bandiere di comodo: Liberia (1967), Isole Marshall (1046), Hong Kong (977), Bahamas (683), Singapore (621), Antigua e Barbuda (405). Per l'Europa primeggiano: Malta (425), Cipro (357) e Norvegia (266), seguite da Grecia (255), Germania (241), Regno Unito (232), Paesi Bassi (205). Se, però, consideriamo il tonnellaggio, il primato spetta agli Stati Uniti, cui seguono Cina, Cile, Giappone, Colombia, Corea del Sud, Perù, Messico, Ecuador; Panamá è al decimo posto e precede: Canada, Venezuela, Brasile, Spagna, Guatemala, Taiwan, Paesi Bassi, El Salvador, Italia che occupa la diciannovesima posizione. Quindi dominano gli stati americani, del nord e del sud, in mezzo ai quali, in seconda e sesta posizione si collocano, singolarmente e comprensibilmente, per il loro ruolo giocato nel Pacifico, Cina e Corea ([www.pancanal.com](http://www.pancanal.com)). Sul canale è imperniata la vita economica della città (Fig.4) e dello Stato di Panamá, cui si legano molteplici attività terziarie, non ultima quella turistica che ha fatto passi da gigante negli ultimi lustri e definita *industria sinchimenea* (incremento di ca. il 10% annuo). Molteplici le attrazioni e le curiosità che vanno dall'emozionante attraversata dell'istmo e dalla sosta al Centro visitatori di Miraflores e di Gatún (Figg.5 e 6), alle offerte di una città dalle numerose lusinghe, col crogiuolo di culture e di etnie, le architetture e monumenti restaurati del quartiere vecchio, la possibilità di effettuare escursionismo, *rafting*, immersioni e *snorkelling*, di frequentare spiagge estese e riservate, di incontrare comunità tribali o di raggiungere elitari arcipelaghi sia sul versante pacifico che su quello caraibico.

Ma in modo particolare si va sempre più affermando l'ecoturismo incoraggiato dalla quantità di ambienti e di paesaggi diversi, concentrati in uno spazio contenuto e facilmente raggiungibili con la moderna rete viaria e i numerosi approdi sulle lobate sponde del Gatún. Qui la biodiversità per kmq è



**Fig. 5.**  
Chiusure di Miraflores. Sullo sfondo il ponte del Centenario costruito nel 2004. È evidente il dislivello tra l'interno e l'esterno della chiusa.

superiore persino a quella brasiliana sia per le numerose specie endemiche, sia per quelle stagionali, per le quali l'istmo rappresenta una sorta di irrinunciabile crocevia e sosta obbligata nelle lunghe migrazioni tra nord e sud America. Da ciò nasce la crescente attenzione panamense per la natura (è protetto il 35% del territorio) ed alla sua fruizione attraverso un turismo responsabile fatto di visite numericamente controllate e di allestimento di sentieri, punti di osservazione, centri per visitatori e sedi di istituzioni scientifiche: l'isola Barro Colorado, all'interno del lago Gatún e stata dichiarata Monumento Naturale, sotto il controllo dell' Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales. In merito va segnalata l' inaugurazione (maggio 2014) del Biomuseo, o Museo della biodiversità, prima opera di Frank Gehry realizzata nella capitale in costante ricerca di visibilità internazionale.

In conclusione il canale e l'ambiente sono i cardini della vita e dell'economia del Paese e su questo binomio, di non facile ma di obbli-

**Fig. 6.** Chiusure di Gatún con nave in transito. All'esterno imbarcazioni in fila, in attesa del proprio turno per entrare nel canale.





Fig. 7. Uomini Emberà tra tradizione e contaminazioni moderne.

gata coniugazione, si giocano le sfide interne ed esterne di uno Stato, teso ad ammodernare e possibilmente democratizzare la società panamense, e di una città in continuo rinnovamento, fortemente attrattiva ('Miami dell'America Latina') e in determinata competizione con centri finanziari e portuali lontani, come Singapore, Hong Kong e Dubai, ai qua-

li vorrebbe sottrarre il primato dei trasporti oceanici, dell'alta finanza e del prestigio urbano (Collin Delavaud, 2011, pp. 26-27).

#### BIBLIOGRAFIA

AGUADO E., *Puerto de Miami está preparado para el nuevo canal de Panamá*, in "El Faro", Panamá, aprile 2014, pp. 17-18.

COLLIN DELAUAUD A., *La région centrale du Panamá, un nouvel espace mondial?*, in "L'information géographique", Parigi, giugno 2011, pp. 25-48.

*Guia del Canal de Panamá*, Panamá, Ed. Balboa, 2011, pp.40.

PERSI P., *Il canale di Suez dopo la riapertura e nuovi progetti egiziani*, in "Geografia nelle Scuole", XXIII, 2, 1978, pp. 73-84.

VELASQUEZ RUNK J. et alii, *Pueblos indígenas en Panamá: una bibliografía*, Panamá, Acción Cultural Ngobe, 2011, pp. 542.

Socio d'Onore dell'AIIG

## Scritti in onore di Peris Persi



Un denso volume di ben 542 pagine curato dagli allievi Carlo Pongetti, Maria Augusta Bertini e Monica Ugolini rappresenta il degno contributo di gratitudine e di stima tributato, al termine della lunga carriera accademica, all'illustre maestro dell'Università di Urbino. Peris Persi, nostro socio d'onore dal 2012, è stato anche presidente nazionale dell'AIIG dal 1991 al 2002 e ricopre ancora la carica di presidente della Sezione Marche della nostra Associazione. La sua collabora-

zione con il nostro sodalizio è particolarmente vivace anche oggi e si attua soprattutto nell'organizzazione di numerosi viaggi di studio nei continenti extraeuropei e nell'invio di note e articoli ad *Ambiente Società Territorio* che, anche in queste numero, si onora di ospitare un suo importante lavoro in calce al quale appare la presente segnalazione.

Il volume si compone di otto sezioni collegate ai principali temi di ricerca affrontati dal brillante studioso e intitolate: *All'estero e dall'estero*, *Educazione ed epistemologia geografica*, *Ambiente e sostenibilità*, *Città e regione*, *Beni culturali*, *Paesaggio, paesaggi*, *Tra cartografia e geografia storica*, *Geografia dei viaggi e del turismo*.

Inizia con la presentazione dei tre Curatori seguita da un affettuoso ricordo di Alberto Melelli e dal ricchissimo elenco delle pubblicazioni (i primi lavori sono del 1969) del fecondo studioso. Conclude questa parte Monica Ugolini con un interessante saggio intitolato *La geografia urbinata nella transizione al terzo millennio: il ruolo di Peris Persi*.

Degne di nota sono anche la prima e la quarta di copertina con dodici belle immagini a colori di paesaggi di tutto il mondo che ricordano i alcuni viaggi di Persi. Quattro di queste, in prima, fanno significativamente da contorno ad una fotografia dei "Torricini" del Palazzo Ducale di Urbino.

Carlo Brusa