

RICCARDO FRIOLO

L'IMMAGINE STORICA E I RUOLI FUNZIONALI DELLA REGIONE ISTMICA DI PANAMA

La complessità di una traiettoria storica, lunga ed articolata, che investe la regione dello stretto ponte di terra fra le due Americhe, avviando una successione di valenze operative differenziate sullo scenario delle relazioni internazionali, va ricondotta a una gamma di fattori di matrice economica, politica, diplomatica e militare, tutti strettamente vincolati dal motivo dominante costituito dalla specificità della localizzazione geografica.

L'istmo compare per la prima volta nella storia delle esplorazioni come una barriera invalicabile nell'anno 1502, quando nel corso del quarto viaggio Cristoforo Colombo vede frustrati i suoi tentativi di aprirsi un varco verso occidente lungo la rotta che in base ai suoi piani avrebbe dovuto portarlo al Golfo del Bengala attraverso lo stretto di Cattigara¹.

¹ La vicenda trae l'avvio dal terzo viaggio del navigatore genovese, compiuto fra il 1498 ed 1500, con una importante puntata ricognitiva nei pressi del vasto apparato deltizio del rio Orinoco. Nell'occasione, sulla scorta di ragionamenti condizionati dagli influssi medievali sulla cultura geografica dell'epoca, Colombo ebbe a scrivere riguardo al grande fiume: «Y digo que, si no procede del Paraíso Terrenal, que viene este río y procede de tierra infinita, puesta al Austro, de la cual fasta agora no se a avido noticia» (TAVIANI, 1986, p. 32). Di fronte al carattere dirimpente della scoperta di una massa di terre emerse, destinata ad infrangere una tradizione lungamente consolidata, Colombo preferisce rifugiarsi nell'impianto concettuale proprio dell'*Imago Mundi* corrente. La conseguente prudenza esplicativa ed il rispetto delle concezioni dottrinarie dominanti lo portano quindi ad usare espressioni quali *otro mundo*, *tierra firme*, *tierra infinita*, sino a far ricorso a riferimenti biblico-religiosi, evitando di fatto l'esplicita enunciazione della presenza di un quarto continente (ID., pp. 31-33). Ciò non toglie che a livello progettuale venga a porsi il problema di superare queste nuove estese regioni da poco scoperte per proseguire sulla rotta occidentale verso le Indie. Il quarto viaggio verrà intrapreso per trovare l'agognato passaggio, ma le lunghe ricerche compiute lungo le coste degli attuali Honduras, Nicaragua, Costa Rica e Panama non potranno dare altro che esito sfavorevole.

Sulla concezione colombiana di *otro mundo*, v. LUZZANA CARACI, 1992.

Nella stessa occasione l'Ammiraglio ha notizia di trovarsi presso un tratto di costa che riconduce in breve tempo a nuovi ricchi litorali posti verso occidente². Questa informazione non varrà peraltro a indirizzare le sue ricerche, che si concluderanno col definitivo abbandono dei tentativi.

Sarà lo spagnolo Balboa, nel 1513, il primo europeo a superare i rilievi che costituiscono il *divortium aquarum* nell'area ed a rendersi conto direttamente dell'esistenza dei due bacini oceanici a distanza ravvicinata³.

Le esplorazioni condotte successivamente, l'invio delle spedizioni alla conquista del Perù, il consolidamento della presenza spagnola e l'intensa frequentazione legata allo sviluppo di forti interessi di natura economica e militare determineranno un rapido processo di adeguamento e sistematizzazione delle relative conoscenze geografiche.

Contemporaneamente, una serie di fondazioni, comprendenti Portobelo (il toponimo era stato già introdotto da Colombo), Santa María de la Antigua del Darién e Nombre de Dios (1510), Acla (1516), getta le basi

² È lo stesso Colombo a riferire e prestare fede a quanto aveva saputo, in un passaggio della lettera da Giamaica del 7 luglio 1503: «In tutti questi luoghi dove ero stato costatai che tutto quello che avevo udito era verità. Questo mi indusse a credere che è così anche la provincia di Ciguare che, secondo loro, è a nove giornate di viaggio a piedi verso occidente». Si tratta di una provincia marittima: «Dicono anche che il mare circonda Ciguare e che di là al fiume Gange ci sono dieci giornate», con un rilevante traffico navale. Sempre in base al sentito dire, essa è molto ricca: «Là, dicono che c'è una quantità infinita d'oro... e dicono tante cose che mi accontenterei della decima parte. Tutti riconobbero anche il pepe. Nel Ciguare hanno l'abitudine di trafficare in fiere e mercati». Per il testo integrale della missiva si veda, TAVIANI, VARELA, GIL e CONTI, 1992 (I, pp. 129-159).

³ Una ricostruzione dell'operato di Vasco Nuñez de Balboa, impegnato nel tentativo di superare il passaggio fra i due oceani nella regione degli Istiti, è in De Oviedo (DE OVIEDO, 1959, pp. 209-215), che, come è noto, ebbe modo di parlare con tutti i protagonisti della spedizione e di accedere ai documenti relativi.

Il momento decisivo dell'avvistamento dell'Oceano Pacifico viene descritto in termini molto concisi: «Y un martes, veinte e cinco de septiembtre de aquel año de mil e quinientos y trece, a las diez horas del día, yendo el capitán Vasco Nuñez en la delantera de todos los que llevaba por un monte raso arriba, vido desde encima de la cumbre dél la Mar del Sur, antes que ninguno de los cristianos compañeros que allí iban...». La solennità del momento, come era pratica comune in circostanze analoghe di scoperta di nuove terre, viene sottolineata con una cerimonia di carattere sacrale: «Y mandó a todos los que con él iban que asimismo se hincasen de rodillas y diesen las mesmas gracias a Dios».

della prima trama urbano-portuale sul duplice svolgimento litorale della sezione istmica (LUCENA SALMORAL, 1988, pp. 28, 38, 72 e 112).

Già in questa fase iniziale e di organizzazione territoriale verranno applicati quei principi che accompagneranno in forma estensiva il procedere dell'opera di colonizzazione nei vasti domini del Nuovo Mondo.

Panama e l'organizzazione dello spazio coloniale spagnolo

La regione acquista in breve tempo una rilevante duplice valenza economica e militare, in rapporto alle proiezioni offensive verso il Perù ed alla colonizzazione dei vasti spazi sudamericani gravitanti verso l'Oceano Pacifico.

Per evadere i flussi delle merci fra la madrepatria e i nuovi dominati territoriali venne tracciato attraverso le montagne dello spartiacque continentale il *Camino de las Cruces*, reso estremamente difficoltoso dalle caratteristiche morfologico-ambientali della regione⁴.

Di fronte ai pesanti ritardi imposti dalle proibitive condizioni in cui versava la viabilità, nel 1534 l'imperatore Carlo V diede ordine di avviare i rilevamenti necessari per il taglio di un canale, che già Cortés aveva

⁴ Una efficace descrizione della difficoltà dei collegamenti fra i due mari nei primi tempi del dominio spagnolo nel Nuovo Mondo è in De Ocaña, (DE OCAÑA, 1969, pp. 7-8, 21-24, 218-221 e 272-276), il quale racconta che, sebbene tra Portobelo a Panama vi siano «...solas 18 leguas... y tres dias de camino», il viaggio era oltremodo disagiata a causa della «...mucha agua que hay en el camino, de causa que todas las primeras doce leguas se va caminando de continuo por un río abajo; y todo el primer día no salimos del agua...». Non esisteva del resto alternativa, perché «de la una y de la otra del río hay unos montes tan altos que no se puede echar camino de ninguna manera» e, quando era possibile uscire dall'alveo torrentizio, il percorso continuava ad essere «tan malo y de tanto lodo».

Lo stesso autore sottolinea il ruolo fondamentale che in questa difficile via di comunicazione svolgeva il río Chagres «...por el cual suben los barcos con la ropa, y desde allí a Panamá la llevan las recuas de mulas. Antes de llegar a este río hay malos caminos, de cuestras muy altas, que suben las mulas por escalones con unos palos que están atravesados para que detengan la tierra. Es todo monte tan alto y tan espeso que está como la naturaleza lo creó». Le ripide pendenze, la viscidità del suolo, la franosità dei versanti e la fitta vegetazione costituivano i principali ostacoli che rendevano arduo l'attraversamento della dorsale montuosa; e questo in modo particolare per le bestie da soma cariche di merci e masserizie.

proposto in una nota inviata al sovrano. Il progetto però non ebbe successo, anche perché, come risulta dal parere formulato in merito dal prelado José de Acosta, si pensava che fosse un piano eccessivamente pretenzioso ed un vero e proprio atto di sfida alla volontà divina (MCALISTER, 1986, p. 317).

Le operazioni comunque proseguirono anche sotto Filippo II, ma, dopo le relazioni negative seguite ai sopralluoghi, fu abbandonato.

Non si arrestò però nel frattempo la movimentazione delle merci. Già nella prima metà del XVI secolo, a partire dal 1543 (CARDOSO e BRIGNOLI, 1979, p. 169), i convogli mercantili erano stati dotati di armi per fronteggiare le attività corsare, in un primo tempo francesi e in seguito inglesi (MCALISTER, 1986, pp. 266-267).

Dall'Europa alle Americhe la navigazione seguiva la rotta degli alisei di NE inaugurata con il primo viaggio di Colombo (NEWBY, 1976, pp. 82-83), mentre per il ritorno ci si avvaleva della Corrente del Golfo prima di intercettare i venti occidentali. Una volta raggiunto il Mar dei Caraibi, si poteva scegliere tra due rotte alternative, una lungo le coste del Venezuela in direzione ovest, l'altra lungo i litorali dell'America Centrale. Entrambe confluivano sull'Istmo di Panama, da dove le merci potevano proseguire verso il Vicereame del Perù.

La lunghezza delle rotte, l'esposizione delle coste, l'elevato costo dei dispositivi di difesa sia fissi, a guardia dei porti, sia mobili, di pattugliamento navale, rese tale articolazione mercantile estremamente vulnerabile e continuamente esposta ad attacchi e scorrerie nel corso della storia delle colonie iberiche. Le stesse località centrali del sistema, i porti dell'istmo, non sfuggirono a tali condizioni di precarietà logistica e militare, come dimostrano le disastrose incursioni del Seicento e del Settecento.

Le 5100 miglia fra Madrid e Panama comportavano normalmente novantadue giorni di navigazione nel viaggio di andata (MCALISTER, 1986, pp. 272-273). Dopo l'attraversamento dell'istmo, che portava via da cinque a sette giorni (ID., p. 317), da Panama a Lima restavano 1550 miglia, percorribili in meno di due mesi. In questa sezione, il viaggio si svolgeva sotto costa, lungo una rotta lineare articolata sui porti principali di Guayaquil, Trujillo, Callao e Pisco, Arica e Talcahuano (GOMEZ ESPINOZA, 1992, p. 13).

Sotto Carlo V e Filippo II la regione istmica divenne così la *Puerta al Pacífico*, allo stesso tempo scalo marittimo e base militare di rilevanza cardinale, su cui si cercava di far convergere i flussi delle materie prime, dei metalli e dei preziosi prelevati dall'entroterra sudamericano.

Sin dai primissimi tempi, l'oro raccolto nell'area delle Antille giocò il ruolo chiave all'interno dei flussi diretti in Europa. Ma, dopo la conquista di Messico e Perù, lo sfruttamento di nuovi distretti minerari rafforzò la consistenza dei volumi auriferi in uscita, che da soli superavano il valore di tutti gli altri prodotti nel loro complesso (MCALISTER, 1986, pp. 310-311).

Fra il 1540 ed il 1550 acquistò importanza l'argento proveniente da Zacatecas (presso Città del Messico) e da Potosí (nell'Alto Perù); fu soprattutto quest'ultimo che favorì lo sviluppo del porto di Nombre de Dios sul Mar dei Caraibi, non lontano dall'odierna Colón, all'estremità settentrionale del Canale di Panama.

Mentre si rafforzava il sistema portuale istmico, l'economia coloniale si andava però diversificando, con una grande varietà di merci che si affiancavano ai due metalli e provenivano da diverse aree di specializzazione produttiva⁵.

Nel quadro di generale stabilizzazione politico-istituzionale nel mondo delle colonie legata all'avvio del *segundo macro ordenamiento jurisdiccional*, che portò nel 1542 alla fondazione del Vicereame del Perù (MIR e NOCETTI, 1997, pp. 44-45), le conquiste territoriali consentivano di disporre di una maggiore quantità di prodotti per l'interscambio interno ed inter-

⁵ L'intensità dei traffici attivati lungo la direttrice commerciale che raggiungeva Panama dai vari scali dislocati lungo le coste del Sudamerica occidentale è testimoniata con abbondanza di dettagli in Vasquez De Espinosa, (DE ESPINOSA, 1948, II p., t. IV, capp. XXIX e XXX, pp. 421-426). Con riferimento particolare al Callao, il porto di Lima, vengono forniti i seguenti dati in merito alle tipologie merceologiche: «Tiene este puerto muchas vodegas y almazenes con sus encomenderos, donde se ensierran todas las mercaderías que traen los navíos de los valles, para el abasto de la ciudad de los Reyes..., la sal, carbón y cantidad de madera que llevan de Guayaquil, Panamá, Nicaragua y otras partes». Numerosissimi e variegati sono pure i prodotti agricoli: «trigo, maíz, azucar, y los demás frutos de la tierra». Fanno seguito: «vinos de los valles de Ica, Pisco y Nasca como de Nueva España, Nicaragua, Tierra Firme, Guayaquil, y de todos los valles de la costa del dicho Reino, y del de Chile».

La componente più importante si conferma quella riguardante i flussi dei preziosi che vengono sotto scorta inoltrati verso l'Atlantico, per proseguire e raggiungere la destinazione finale nella madrepatria. Vengono così citati i galeoni della flotta che «bajan la plata de S.M. y particulares a Panamá, con otros navíos merchantes que van sin artillería ni defensa, por el poco cuidado con que se ha vivido».

Ulteriori dettagli sul testo originale sono disponibili in Cespedes Del Castillo (CESPEDES DEL CASTILLO, pp. 147-150). Nel capitolo X (*Economía*) e sotto il titolo 47 (*El Callao: un puerto y su actividad*), viene offerto un esauriente resoconto del panorama produttivo dei territori sudamericani ad un secolo dal primo attraversamento spagnolo della sezione istmica.

continentale. Da quel momento e fino a tutto il Settecento, le principali voci merceologiche di esportazione possono essere raggruppate in sei categorie principali (di seguito annotate con le principali zone d'origine fra parentesi):

1. metalli preziosi. Comprendono l'oro (Honduras, Colombia, Cile settentrionale) e l'argento (Messico settentrionale dal centro minerario di Taxco; Honduras, Colombia, altopiano boliviano col distretto di Potosí, Cile settentrionale); e anche il mercurio del Perù. Bisogna ricordare anche la pesca delle perle praticata sulle coste del Venezuela settentrionale.

2. prodotti agroalimentari. Risultano molto numerosi e differenziati. Tra questi lo zucchero (Messico, Antille, Perù), il cacao (Guatemala, Costa Rica, Venezuela, Ecuador), l'uva e le olive (Perù, Argentina, Paraguay, Uruguay), il grano (Cile), il tabacco (Costa Rica, Antille, Venezuela).

3. capi di bestiame e bestie da soma, allevati soprattutto in Messico ed Argentina.

4. pellami. Provengono dalle Antille, dalle savane del Venezuela e dalla regione del Río de la Plata.

5. tessili. La loro produzione caratterizzava il Messico centrale, le alte terre equadoregne, l'Argentina nordoccidentale e centrale.

6. schiavi, catturati nei primi tempi nell'area dei Caraibi e Centroamerica.

In questo complesso economico-commerciale, Panama assume il ruolo di località centrale dispensatrice di servizi e di zona di transito per le merci d'oltremare, fra le quali si distinguono l'oro e l'argento, le perle, lo zucchero ed il cacao, il grano, il tabacco ed i pellami (CARDOSO e BRIGNOLI, 1979, pp. 218-220).

In sintesi e con riferimento al ruolo esercitato dal ponte istmico, il quadro lascia emergere un ampio complesso giurisdizionale ed economico, scaturito dalle vicende storiche di occupazione degli spazi americani centro meridionali gravitanti sull'Oceano Pacifico.

Il corrispondente sistema redditizio e politico-istituzionale è animato dalla interazione di tre poli:

1. Potosí, quale principale centro minerario e sede della Zecca Reale;
2. Lima, residenza dei Viceré del Perù;
3. Panama, anello strategico di raccordo, attraverso la raccolta, lo smistamento e l'inoltro delle merci verso la madrepatria.

Se il nodo istmico acquisisce quindi tutta la sua operatività nei confronti dei flussi d'esportazione, esso continua a porsi in relazione comples-

sa col commercio intercoloniale riguardante gli ambiti economici sussidiari ed i prodotti complementari scambiati a scala regionale e locale, dove compaiono diverse località funzionali, sia produttive che di scambio e di rifornimento logistico.

Un asse economico di importanza strategica per l'approvvigionamento del distretto minerario di Potosí viene a configurarsi dalle Pampas argentine alle Ande boliviane, nel *Camino Real al Alto Perú* (ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, 1999, pp. 40-45). La vitalità di questo percorso gli attribuirà un ruolo sempre più significativo, che in seguito permetterà una valida alternativa al circuito gravitante sull'Oceano Pacifico sotto il controllo del Vicereame del Perù.

Anche le merci assumeranno una duplice valenza, nei confronti della circolazione, che include le direttrici interne al mondo coloniale e di quella esterna, diretta in Europa.

Per ciascuna categoria oggetto di traffico resta un problema storiografico aperto: quello di definire di volta in volta l'incidenza percentuale dei due ambiti coinvolti⁶ e la sua variabilità in relazione alle fluttuazioni che vengono a prodursi nel corso del tempo.

Estremamente significativo a tal riguardo può essere considerato il caso del cacao. Nella seconda metà del Settecento ed a partire dalle zone di produzione del litorale ecuadoriano, il flusso ridotto gravitante su Panama (corrispondente al 10% del totale) è modesto ed è essenzialmente rivolto verso la Spagna. Ben più consistenti invece sono le due correnti dirette, verso la Nueva España, attraverso lo scalo d'ingresso di Acapulco (pari al 55% del totale nello stesso periodo), e verso il dominio peruviano-cileno (18,2%; AYALA MORA, 1989, pp. 242-243). Con l'inizio dell'Ottocento le importazioni di cacao dalla metropoli (divenuta il principale centro di consumo del prodotto equadoregno) assumeranno un ruolo preponderante attraverso il circuito Pacifico-Panama-Spagna.

Già nel corso del Cinquecento, del resto, a pochi decenni dalla scoperta, questo circuito aveva dimostrato i suoi limiti. La lunghezza delle rotte lungo la frangia occidentale sudamericana, le pessime condizioni della

⁶ Nell'ampia bibliografia riguardante l'evoluzione economica strutturale nel mondo coloniale spagnolo vanno segnalati Cardoso e Brignoli, che in particolare analizzano i rapporti fra storia dell'agricoltura e sviluppo delle articolazioni regionali legate all'attivazione di itinerari di transito mercantile.

viabilità terrestre ricondotta ai corrispondenti scali litorali e la situazione morfologico-climatico-ambientale dell'istmo erano già state rilevate dai funzionari del Vicereame del Perù all'epoca della prima pianificazione strategica dello spazio coloniale. Questi stessi funzionari erano stati i primi a proporre di convogliare diversamente i flussi di percorrenza delle merci ed in particolare il pregiato argento del Potosí, autentico cuore economico-produttivo dei possedimenti degli spagnoli in America⁷.

Altri motivi limitanti emergono con forza.

In effetti, Panama sviluppa e mantiene il suo ruolo nel contesto dei traffici d'oltremare, ma non in regime di monopolio, perché altri porti – Vera Cruz, Cartagena, Buenos Aires e Montevideo fra i primi – acquisiscono rilevanza rispettivamente in Messico, Venezuela, Argentina ed Uruguay. Sul fronte poi del commercio intercoloniale, sono gli scali di Acapulco, El Callao ed Arica ad attivare una vivace e concorrenziale dinamica mercantile (CARDOSO e BRIGNOLI, 1979, pp. 222-226).

Le ricchezze ed i fasti del polo di concentrazione ed accumulo di Panama non potevano mancare di attirare le mire della pirateria organizzata, anche perché venne presto dimostrata tutta la fragilità e l'inconsistenza dei dispositivi di difesa attivati dalle autorità competenti.

Nel 1668 l'inglese Sir Henry Morgan attaccò la città di Portobelo, sottoponendo a sevizie gli abitanti per farsi riferire dove fossero localizzati i tesori ivi tenuti nascosti. L'anno dopo sconfisse le forze nemiche di stanza a Maracaibo, per poi ritornare nel 1670 ad attaccare direttamente Panama con un'operazione passata alla storia delle imprese corsare e culminata nell'incendio devastante della città. Il bottino fu però in gran parte sottratto alla furia degli invasori, perché la guarnigione in ritirata, pur pesantemente

⁷ Una lucida espressione della rinnovata visione progettuale-territoriale è riscontrabile in De Matienzo (DE MATIENZO, 1567). L'autore, attento osservatore della realtà sudamericana dei suoi tempi, nella sua veste di membro del collegio giudiziario della *Audiencia de Charcas*, ritiene che si debba evitare di compiere il viaggio verso la metropoli passando per «dos mares, y tan peligrosos y malos caminos como agora se pasa, que son de esta ciudad, o de Potosí hasta el puerto de Arica, que hay ciento y ochenta leguas, lo más de ello mal camino, que se pasan algunos ríos peligrosos, especialmente el desaguadero de la laguna, en que hay no poco peligro para pasar la plata». Lo scalo in questione serve le rotte rivolte a nord e dirette alla meta finale di «Panamá, que es puerto de la Mar del Sur, y tan enfermo como a todos es notorio; y de allí se van por tierra mala y cienagosa, diez y ocho leguas o veinte, hasta el Nombre de Dios, puerto de la Mar del Norte, lugar el más enfermo que hay en el mundo, adonde han muerto un millón de Españoles».

sconfitta, riuscì a portare con sé buona parte dei beni (AA. VV., 1951, XXIII, pp. 847-848).

Nel periodo 1739-1748 viene combattuta una guerra con la Gran Bretagna, nel corso della quale Portobelo viene ancora una volta attaccata e distrutta (AYALA MORA, 1989, pp. 180-181). La conclusione del conflitto segna una svolta radicale per i traffici d'oltreoceano, poiché si interrompe la regolarità dei convogli che facevano la spola fra Panama e la penisola iberica, e si attivano invece liberi scambi fra le diverse regioni affacciate sul Nord e Sud Atlantico. Così i flussi in transito attraverso la regione dell'istmo si inseriscono in un più ampio sistema mercantile a scala intercontinentale.

Il canale di Panama, motore e simbolo dell'economia globale

Nel corso del Settecento i colpi vibrati dalle potenze concorrenti, e dalla Gran Bretagna in modo particolare, contro il regime mercantile monopolistico sostenuto con sempre maggiori difficoltà da Madrid, determinano la nascita di quelle basi funzionali che più tardi modificheranno completamente il ruolo economico ed il panorama geopolitico della regione. Conclusa infatti la lunga e caotica stagione dell'amministrazione coloniale spagnola, e venute ad intensificarsi le relazioni mercantili a scala mondiale, nel corso dell'Ottocento la necessità di dotare il ponte di terra di un raccordo di rapido transito da oceano ad oceano renderà evidente il ruolo di nuovi soggetti politici, divenuti protagonisti della scena mondiale e quindi in grado di assicurarsi il controllo dei siti di maggiore rilevanza economica e strategica.

Esattamente alla metà dell'Ottocento sono infatti Regno Unito e Stati Uniti d'America a raggiungere con il trattato Clayton-Bulwer un accordo per la condivisione dei rischi e dei vantaggi derivanti dalla realizzazione di un canale (AA. VV., 1949, XXVI, p. 169). L'accordo, di autentica rilevanza storica per gli sviluppi delle comunicazioni transistmiche, non mancò di avere un'eco nella cartografia anglosassone dell'epoca. Nel *The Illustrated Atlas and Modern History of the World*, pubblicato in prima edizione a Londra nel 1851, una tavola intera è infatti dedicata all'Istmo di Panama e viene evidenziato con il colore il tracciato delle due opere possibili: la *Proposed Railway*, fra Panama e la località di Gorgona, ed il *Proposed Ship Canal*, in Nicaragua, attraverso il lago omonimo (POTTER, 1990, p. 160).

Rifacendosi all'autorità di Humboldt in questioni sudamericane, il testo di corredo della carta descrive i dettagli progettuali e le possibili alternative:

«...Una propuesta para hacer un canal navegable es usar el lago Nicaragua, a 24 kilómetros de la costa del Pacífico, y el río San Juan, que desemboca en el Atlántico y no tiene cataratas, sino solo rápidos. Otra ruta posible estaría entre Panamá y Porto Belo, donde el cauce del Río Grande, que desemboca en el Pacífico, y el río Chagre, que desemboca en el Atlántico, necesitarían un canal de solo 48 kilómetros para unirlos, con unas pocas esclusas que permitan salvar la diferencia de 4 metros existente entre las mareas del Atlántico y el Pacífico».

Di seguito viene riportata la notizia che già «hay en proceso de construcción» un primo piano di lavori riferito alla «vía ferrea que va en primera instancia de Panamá a Gorgona (con una prolongación prevista hasta el Atlántico)».

Solo poco tempo dopo, il 27 gennaio 1855, quest'opera era conclusa col sostegno dei capitali nordamericani ed una linea ferroviaria attraverso l'istmo correva sotto l'egida della *Compañía del Ferrocarril de Panamá* (GANDARA GALLEGOS, 1990, p. 33).

Tutto ciò non fece altro che rafforzare il progetto di una soluzione definitiva, che fu raggiunta il 15 agosto 1914 con il completamento e l'entrata in esercizio del canale. Così risultò finalmente possibile eliminare la lunga circumnavigazione del Sudamerica sulla rotta oceanica che imponeva il pericolosissimo passaggio di Capo Horn.

Agli inizi il movimento navale conobbe fasi alterne di crescita, diminuzione e ripresa in rapporto alle vicende internazionali, con una predominanza assoluta di navi statunitensi e britanniche, che toccarono rispettivamente la metà e un quarto del tonnellaggio complessivo in transito⁸.

⁸ Per una rassegna sintetica dell'evoluzione storico-economica della regione istmica ed i principali indicatori statistici del traffico mercantile, cfr. AA. VV., 1949, (XXVI, pp. 162-169). Nel periodo 1914-1915 transitano per il canale 1.075 navi, corrispondenti a 4,9 milioni di tonnellate; nell'intervallo 1928-1929 i valori erano saliti a 6.413 navi e a 30,7 milioni di tonnellate. Segue una fase di continua recessione, come di seguito evidenziato (i numeri fra parentesi indicano i tonnellaggi corrispondenti, sempre con i medesimi termini di misura precedentemente introdotti): 6185 unità (30,0) negli anni 1929-1930, 5.529 (25,1) nel 1930-1931, 4.506 (19,8) nel 1931-1932, 4.494 (18,2) nel 1932-1933. L'esercizio seguente, nel 1933-1934, vede la ripresa con 5.533 passaggi (28,5).

Dalla data dell'apertura sino a tutto il 1990, più di 700.000 navi hanno utilizzato il Canale di Panama, con un ritmo medio di 12.000-14.000 unità all'anno (13.700 nel 1996). Le correnti mercantili in transito nei due opposti sensi risultano notevolmente sbilanciate fra di loro: prevale infatti quella dall'Atlantico al Pacifico (88 milioni di tonnellate) rispetto all'inversa dal Pacifico all'Atlantico, con 58 milioni di tonnellate (LANDINI e FABRIS, 1986, p. 345). Nel 2001 questi valori diventano 109,1 milioni contro 83,9, a conferma del precedente assunto, anche se va rilevata una leggera flessione del flusso rivolto verso ovest ed un lieve rialzo del flusso contrario⁹.

Il movimento marittimo considerato secondo la bandiera risulta nettamente dominato dalla Repubblica di Panama (con 3.026 unità in transito nel corso del 2001), seguita a distanza dalla Liberia, (con 1.468 passaggi) e dalle Bahamas (861) a piena conferma del ruolo svolto dalle bandiere-ombra nel sistema di registrazione navale mondiale.

Estremamente variegata risultano la tipologia e la mole dei vettori di trasporto navale che usufruiscono della vitale arteria interoceanica. È possibile infatti distinguere fra navi mercantili per rinfuse liquide, solide, miste e legnami, queste ultime considerate quale categoria separata a partire dal 1 luglio 2000; grandi *portacontainer* specializzate per la movimentazione dei carichi modulari; traghetti attrezzati del tipo *roll on-roll off*; transatlantici per passeggeri e crociere; imbarcazioni dotate di impianti di refrigerazione; natanti, pescherecci; petroliere, superpetroliere e vettori di prodotti gassosi; maone; draghe, rimorchiatori e bacini di carenaggio, tutti termini sottoposti ad imposizioni di pedaggio differenziate.

Anche le merci e le materie prime presentano una grande varietà, sia pure con distinti livelli di incidenza quantitativa nei due sensi di transito.

Nel 2001 la corrente rivolta dall'Atlantico al Pacifico ha visto ai primi tre posti nell'ordine le granaglie, il petrolio ed i derivati, il gruppo nitrati, fosfati, potassio e fertilizzanti miscelanei (rispettivamente con 36; 19 e 10 milioni di tonnellate), seguiti dalle altre categorie degli elaborati chimici e petrolchimici, legnami, manufatti in ferro ed acciaio, minerali metallici, confezioni alimentari sia inscatolate che refrigerate, carbone, macchinari vari ed altri prodotti agricoli. Dal Pacifico all'Atlantico le prime tre posi-

⁹ Nell'anno 2000 il traffico totale convogliato attraverso il canale raggiungeva le 13.653 unità per complessive 193.721.862 tonnellate, corrispondenti a 574.227.659 dollari statunitensi di pedaggi (13.492 unità; 193.153.184 tonnellate; 579.514.220 U.S.D. nel 2001).

zioni sono state petrolio e derivati, minerali metallici, carbone e coke nella stessa quantità dei minerali miscellanei (rispettivamente con 10, 8; 9, 1; 7, 1 milioni di tonnellate). Fanno seguito nell'ordine gli alimenti sia inscatolati che refrigerati, i manufatti in ferro ed acciaio, altri prodotti agricoli, i legnami, gli elaborati chimici e petrolchimici, le granaglie, i macchinari vari ed il gruppo nitrati, fosfati, potassio e fertilizzanti vari.

Appare così evidente come il petrolio e le granaglie (mais, soia, grano, sorgo, riso ed orzo, in ordine d'importanza) dominino lo scenario dei generi che transitano per il canale. Acquisita poi particolare significato in rapporto alla definizione delle principali rotte commerciali a scala mondiale la ripartizione delle due opposte correnti di traffico secondo la destinazione finale dei carichi.

Il movimento diretto verso l'Oceano Pacifico ha visto nel 2001 quale meta principale il Giappone, in grado di raccogliere da solo il 24,24% del totale, corrispondente a 26,4 milioni di tonnellate. Nelle posizioni successive erano le coste occidentali del Sudamerica, del Centroamerica, degli Stati Uniti, la Repubblica Popolare Cinese insieme ad Hong Kong, Taiwan, la Corea del Sud, l'Oceania nel suo insieme ed infine la costa occidentale del Canada.

Dato di tutto rilievo nel quadro in esame è il valore aggregato pertinente alle Due Cine ed alla Corea meridionale che raccolgono insieme una ampia percentuale del 25,38%, a piena conferma della vitalità economica della regione nel contesto economico mondiale.

Il flusso diretto dal Pacifico all'Atlantico vede al primo posto la costa orientale degli Stati Uniti con una percentuale del 48,48%, pari a 40,7 milioni di tonnellate di merci attratte. Al secondo posto col 26,67% si colloca l'Europa, seguita a distanza dalla costa orientale del Centroamerica, dall'area caraibica, dalla costa orientale del Sudamerica, dal Medio Oriente ed infine dalla costa orientale del Canada. Tende invece a bilanciarsi nei due sensi la consistenza dei carichi modulari condotti dalle grandi unità portacontainer, con 18,20 e 17,21 milioni di tonnellate diretti rispettivamente dall'Atlantico al Pacifico e dal Pacifico all'Atlantico¹⁰.

¹⁰ Un esauriente ed aggiornato panorama documentale riferito al complesso volume di flussi mercantili di passaggio attraverso il Canale di Panama è fornito dall'Annuario Statistico contenuto all'interno del sito della rete informatica mondiale (<http://www.pancanal.com>), presso il registro *Maritime Operations*, con le incluse *Transit Statistics-Fiscal Year 2001*.

Il quadro che abbiamo disegnato evidenzia la posizione nodale assunta dal canale nell'ambito della circolazione internazionale delle merci e degli interessi geopolitici e militari a scala mondiale. I paesi europei, le Americhe e il fronte asiatico orientale hanno rafforzato i loro vincoli economici attraverso il canale, mentre gli Stati Uniti mantengono un collegamento marittimo diretto fra le due coste, la nordatlantica e la californiana, che integra il sistema dei trasporti ferroviari e stradali sviluppati sul territorio nazionale.

La possibilità di un rapido passaggio da un bacino oceanico all'altro evidenzia poi tutta la rilevanza strategica di un sito che è al centro del continente e ne consente di conseguenza un effettivo controllo. Come nel passato, anche oggi la merce più trafficata nella sezione istmica è quella che costituisce il principale motore economico del sistema-mondo: l'oro, nella fase storica di sviluppo degli imperi coloniali, e il petrolio nello scenario attuale.

Nel quadro degli equilibri strategici mondiali, il Canale di Panama resta un elemento prioritario, che il governo di Washington considera in un'ottica di salvaguardia degli interessi nazionali economici, politici e di difesa. Ciò è risultato evidente in occasione della transizione intercorsa allo scadere del 1999, quando l'idrovia è stata affidata alla gestione sovrana della repubblica istmica, come previsto dagli accordi ratificati nel 1977 ed entrati in vigore nel 1979¹¹.

Le principali voci di dettaglio consultabili nelle tabelle analitiche riguardano:

- la bandiera del registro navale di iscrizione delle navi in transito (*Panama Canal Traffic by Flag of Vessel*);
- la tipologia e la specializzazione delle diverse unità navali (*Panama Canal Traffic by Type of Vessel*);
- la stazza dei diversi vettori di carico (*Panama Canal Traffic by Documented Gross Tonnage of Vessel*);
- le merci e le materie prime nei due sensi di transito (*Principal Commodities Shipped through the Panama Canal*);
- la classificazione merceologica dei termini veicolati (*Commodity Movement*) secondo i paesi di origine e di destinazione e con riferimento alle principali rotte commerciali;
- i tonnellaggi transitati nei due sensi con attenzione a ciascuna categoria di merci e di materie prime coinvolte.

¹¹ In merito alla stesura completa del testo dei due registri diplomatici, v. il *Tratado básico o de la transferencia del Canal a República de Panamá* ed il *Tratado concerniente a la neutralidad permanente del Canal y al funcionamiento del Canal de Panamá* (GANDARA GALLEGOS, pp. 258-301).

Con l'ingresso del nuovo millennio la situazione resta molto fluida, rendendo probabili nuovi sviluppi dello scenario geopolitico regionale. Significativo della percezione panamense del problema della necessità di difendere le presenti condizioni di monopolio è la ratifica di un accordo con la limitrofa repubblica di Costa Rica, probabile candidata per la realizzazione di un secondo collegamento da mare a mare. Allo scopo di scongiurare tale eventualità, sono state offerte condizioni di transito particolarmente vantaggiose ai vicini, prima dell'avvio del nuovo regime, previsto in vigore con l'ingresso del 2000. Il preambolo dell'intesa fa riferimento esplicito ai due trattati del 1977, dei quali si sottolinea l'elemento di profonda innovazione secondo cui «corresponderá a la República de Panamá, a partir del 31 de diciembre de 1999, la regulación del tránsito de buques a través del Canal de Panamá».

Nell'articolo 1 Panama concede alla controparte sgravi d'imposta nell'uso dell'infrastruttura da parte di cittadini, contingenti di truppa, merci e materiali militari atti alla difesa del Costa Rica. L'articolo 2 introduce altri benefici riguardanti la possibilità d'impiego della linea ferroviaria in esercizio da mare a mare fra Colón e la capitale, nel caso di una interruzione del traffico nel canale o di altre condizioni di necessità. In questo caso, la concessione prevede il pagamento delle stesse tariffe in vigore oltre confine e riguarda in modo esclusivo «agentes y empleados del Gobierno de Costa Rica, así como de los correos y los productos costarricenses». L'articolo 5 fissa infine in venticinque anni la durata dell'accordo¹².

Non vi è dubbio che la prospettiva dell'apertura di una seconda via d'acqua nel terzo millennio costituisca per Panama una preoccupazione di non poco conto per gli inevitabili contraccolpi di natura non solo economica, ma anche strategica e geopolitica che si avrebbero con la perdita delle condizioni di monopolio.

¹² *Tratado de Libre Transito por el Canal Interoceanico (Panamá-Costa Rica)*. Articolato in un preambolo e cinque articoli, la sua entrata in vigore fu fissata per il mezzogiorno, ora di Panama, del 31 dicembre 1999. I dettagli del testo originale sono in GANDARA GALLEGOS, pp. 325-326.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Roma, Istituto Enciclopedia Italiana G. Treccani, 1949/1951.
- AA. VV., *La Nuova Enciclopedia Geografica Garzanti. Edizione per gli anni '90*, Milano, Garzanti, 1988.
- AA. VV., *Enciclopedia Geografica Garzanti*, Milano, Garzanti, 1995.
- AA. VV., *Calendario Atlante De Agostini 2000. Anno 96*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1999.
- ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Nueva historia de la Nación Argentina. II. Período español (1600-1810)*, Buenos Aires, Editorial Planeta Argentina S.A.I.C., 1999.
- E. AYALA MORA (a cura di), *Nueva historia del Ecuador. Epoca colonial II*, Vol. IV, Quito-Ecuador, Corporación Editora Nacional/Editorial Grijalbo Ecuatoriana, 1989.
- F. BOVER (a cura di), *Gran atlas del mundo*, Barcelona, Plaza & Janés Editores S.A., 1988.
- F. BRITO FIGUEROA, *La estructura económica de Venezuela colonial*, Caracas, Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela, 1996.
- C.F.S. CARDOSO e H.P. BRIGNOLI, *Historia económica de América Latina. I. Sistemas agrarios y historia colonial*, Barcelona, Editorial Crítica, 1979.
- G. CESPEDES DEL CASTILLO (a cura di), *Textos y documentos de la América Hispánica, 1492-1898*, in *Historia de España*, vol. XIII, Barcelona, Editorial Labor, S.A., 1986.
- C. COLOMBO, *Gli scritti*, a cura di C. VARELA, ed. ital. a cura di P. COLLO, Torino, Einaudi, 1992.
- A. VASQUEZ DE ESPINOSA, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales* (e. 1628), Washington D.C. (Smithsonian Miscellaneous Collections, 108), Ed. Charles Upson Clark, 1948.
- J. DE MATIENZO, *Gobierno del Perú (1567)*, con uno studio preliminare di G. LOHMANN VILENA, Paris-Lima, Institut Francais d'Etudes Andines, 1967.
- D. DE OCAÑA, *Un viaje fascinante por la América hispana del siglo XVI*, Madrid, Ed. de Arturo Alvarez, 1969.
- G. FÉRNANDEZ DE OVIEDO, *Historia general y natural de las Indias*, a cura di J. P DE TUDELA BUESO, Madrid, Atlas, 1959.
- R. FRIOLO, *La problematica storico-geografica del Canale di Panama*, in «Geografia nelle scuole», XLIV (1999), n. 5, inserto didattico.
- M. GANDARA GALLEGOS, *Panamá. La internacionalización del canal*, Quito, Fundación Ascencio Gándara, 1990.
- N. GOMEZ ESPINOZA, *Atlas del Ecuador. Geografía y economía*, Quito, Ediguías C. LTDA, 1992.

- P. LANDINI e A. FABRIS (a cura di), *Geografia generale ed economica*, IV, *I continenti extra-europei*, Torino, S. Lattes & C., 1986.
- B. DE LAS CASAS, *Brevissima relazione della distruzione delle Indie*, a cura di C. ACUTIS, Milano, Arnoldo Mondadori Ed., 1987.
- M. LUCENA SALMORAL, *Vasco Nuñez de Balboa, descubridor de la Mar del Sur*, Madrid, Ediciones Anaya, S.A., 1988.
- I. LUZZANA CARACI, *Columbus' Otro Mundo. The Genesis of a Geographical Concept*, in «Renaissance Studies», VI (1992), pp. 336-351.
- L.N. MCALISTER, *Dalla scoperta alla conquista. Spagna e Portogallo nel Nuovo Mondo. 1492-1700*, Bologna, Il Mulino, 1986.
- L.B. MIR e O.R. NOCETTI, *La disputa por la tierra. Tucumán, Río de la Plata y Chile (1531-1822)*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana S.A., 1997.
- K. NEBENZAHL, *Atlas de Colón y los grandes descubrimientos*, Madrid, Editorial Magisterio Español, S.A., 1990.
- E. NEWBY (a cura di), *Il grande libro delle esplorazioni*, Lainate (Milano), Vallardi Industrie Grafiche, 1976.
- L. PAGANI (a cura di), *Cartografia del Nuovo Mondo*, Bergamo, Lucchetti Editore, 1992.
- J. POTTER (a cura di), *Atlas ilustrado del mundo. Siglo Diecinueve*, Madrid, Editorial LIBSA, 1990.
- P.E. TAVIANI, *Cristobal Colón y América del Sur*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1986.
- P.E. TAVIANI, C. VARELLA, J. GIL e M. CONTI, (a cura di), *Cristoforo Colombo. Relazioni e lettere sul secondo, terzo e quarto viaggio*, in *Nuova Raccolta Colombiana*, II, Roma, Ist. Poligr. e Zecca dello Stato, 1992, 2 voll.