

# Il Canale torna globale È la rivincita di Panama

di LORIS ZANATTA

**Q**uando fu aperto, nel 1914, il Canale di Panama cambiò il mondo. La tecnologia statunitense realizzò allora l'antico sogno degli spagnoli e fugò l'incubo del grande imprenditore francese Ferdinand de Lesseps (artefice del Canale di Suez), giungendo laddove i primi non avevano potuto arrivare e dove il secondo non era riuscito. La sua costruzione costò circa 10 mila vite di lavoratori caraibici, falciati dalle epidemie e dagli incidenti. Ma cambiò la storia, nessuno ne dubita. Il suo impatto strategico fu immenso: sul piano commerciale tagliò costi e tempi dei commerci tra i due oceani, che univa, favorendo un boom dei traffici; sul piano militare permise il rapido trasferimento delle flotte tra diversi scacchieri. In entrambi i casi il Canale sancì che gli Stati Uniti erano diventati una potenza globale, e inaugurò il secolo americano.

Col tempo, però, la sua rilevanza strategica andò scemando. Quella economica a causa delle dimensioni sempre maggiori delle navi commerciali, che iniziarono a rendere obsolete le piccole chiuse del vecchio Canale; quella militare ancor più: con l'avvento delle armi nucleari, la guerra navale perse la rilevanza che aveva in passato e il budello d'acqua scavato nell'Istmo divenne indifendibile.

Così, complice l'ostilità dei panamensi e

dei latinoamericani verso il controllo statunitense su quel brandello d'America Latina strappato loro e il desiderio del presidente Jimmy Carter di accattivarsene le simpatie, nel 1977 fu firmato il trattato che s'impegnava a restituirlo. Cosa puntualmente avvenuta nel 1999. Ronald Reagan e i neoconservatori fecero un gran baccano e invocarono l'orgoglio nazionale per un'opera che aveva portato il progresso. Ma anch'essi sapevano che, strategicamente parlando, non era più quello che era stato.

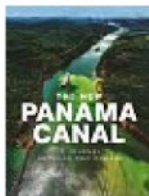
Ciò fa del Canale di Panama una grandiosa opera il cui futuro impallidisce al cospetto del suo radioso passato? Non proprio. Specie da quando, il 26 giugno 2016, ha aperto i battenti il Canale rinnovato, ossia raddoppiato. Ora anche le grandi navi porta container possono attraversarlo e le stime prevedono effetti a cascata: forte crescita dei commerci tra l'Asia, le Americhe e l'Europa; crescita esponenziale dei posti di lavoro connessi a tale sviluppo; avvio di grandi opere pubbliche per adattare le infrastrutture portuali alle nuove necessità. Il Canale gode di ottima salute, insomma. Su di esso vegliano le autorità panamensi che l'amministrano come un orologio svizzero; e, poco più in là, quelle statunitensi, cui spetta ancora il compito di garantirne la sicurezza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dir. Resp.: Luciano Fontana

**i**

Nel 1914 il taglio dell'istmo fu una vera rivoluzione per i traffici mondiali e sancì l'ascesa degli Stati Uniti a potenza planetaria. Poi è venuto il declino strategico che ha favorito la scelta Usa di restituire il controllo. Ma adesso che il varco tra i due oceani è stato ampliato per far transitare le navi più grandi, si prevede uno sviluppo impetuoso degli scambi



#### Il volume

Il nuovo Canale di Panama, la sua storia e le bellezze naturali della regione, sono raccontati nel libro *The new Panama Canal*, in lingua inglese (Rizzoli, edizione speciale per [Salini Impregilo](#)). Arricchito da un'ampia iconografia sull'opera, sulle nuove strutture e soprattutto sui panorami e le ricchezze naturali dell'intera area, il libro narra la vicenda della nascita del Canale e del suo recente ampliamento, ma illustra anche la storia di questa lingua di terra, che fin dalla formazione, tre milioni di anni fa, è stata ponte naturale tra Nord e Sud America

#### Il Canale

Gli Usa ottennero in concessione una fascia di territorio per la costruzione del Canale, nel 1904, e completarono l'opera nel 1914; la zona e il Canale sono stati restituiti nel 1999 alla sovranità di Panama. In vista del centenario del Canale, è stato approvato con referendum un progetto di ampliamento: i lavori sono iniziati nel 2007 per concludersi due anni dopo il centenario, nel 2016: è stata realizzata una terza corsia navigabile mediante chiuse che regolano il livello delle acque dei due oceani, raddoppiando la capacità totale del Canale

#### Le immagini

Nella foto grande: una ripresa dall'alto di una parte del Canale chiamata Culebra Cut, così come appare oggi (foto Edoardo Montaina by [Salini Impregilo](#)). Si tratta di un bacino artificiale i cui lavori furono iniziati nel 1903 dalla Francia e costarono innumerevoli vite umane; gli Stati Uniti proseguirono i lavori dal 1904 con un progetto diverso. Nelle foto piccole: in alto, il sistema di chiuse nel nuovo Canale; in basso, una foto storica mostra una fase della costruzione delle chiuse (1912)



