



L'ISTMO DI PANAMA DALL'INTUIZIONE DI CRISTOFORO COLOMBO ALL'APERTURA DEL CANALE

[Recibido: 21 de marzo de 2016]
[Aceptado: 19 de abril de 2016]

Renata Allegri

RIASSUNTO

Dall'intuizione di Colombo alla scoperta del Balboa, l'istmo di Panama ha attirato con continuità l'attenzione del mondo del commercio e della comunicazione come crocevia dapprima terrestre e -con l'apertura del canale, definito *l'ottava meraviglia del mondo*- oceanico. Nella ricca bibliografia sulle scoperte geografiche nel Nuovo Mondo, quella del territorio panamense è attribuita a Cristoforo Colombo e secondo alcune fonti risalirebbe al terzo viaggio oltreatlantico, mentre per altre al quarto. Dopo una rigorosa indagine sulle fonti viene ricostruito un breve excursus storico su alcuni momenti storici e aspetti geografici che hanno portato all'apertura del canale.

Palabras clave: Cristoforo Colombo, Panama, Società Geografiche.

EL ISTMO DE PANAMA DE LA INTUICION DE COLON A LA ABERTURA DEL CANAL

RESUMEN

De la intuición de Colón al descubrimiento del Balboa, el istmo de Panamá ha atraído en un primer momento con continuidad la atención del mundo del comercio y la comunicación como encrucijada terrestre y – con la abertura del canal, definido la octava maravilla del mundo- oceánico. En la rica bibliografía sobre los descubrimientos geográficos en el Nuevo Mundo, aquel del territorio de Panamá es atribuido a Cristoforo Colón y según algunos manantiales remontaría al tercer viaje oltreatlantico, mientras por otras al cuarto. Después de una rigurosa investigación sobre los manantiales es reconstruido un breve excursus histórico sobre algunos momentos históricos y aspectos geográficos que han llevado a la abertura del canal.

Palabras clave: Cristoforo Colón, Panamá, Sociedades Geográficas.

THE ISTHMUS OF PANAMA FROM THE INTUITION OF COLUMBUS TO THE OPENING OF THE CANAL

ABSTRACT

From the intuition of Columbus to the discovery of Balboa, the isthmus of Panama attracted without interruption the attention of the commercial and communication field. It was considered a terrestrial hub and, after of the opening of the canal, also oceanic. In the rich bibliography about the discovery of the New World the panamanian territory is credited to Christopher Columbus, in the third or fourth voyage depending the source.. After a through in the investigation on the sources an historical focus is developed on the geographical aspects that led to the opening of the canal.

Key words: Christopher Columbus, Panama, Geographical Societies.

1. LA FORTUNA DI PANAMA: LA POSIZIONE GEOGRAFICA

DALL'INTUIZIONE di Cristoforo Colombo alla scoperta del Balboa l'istmo di Panama ha attirato con continuità l'attenzione del mondo del commercio e della comunicazione come crocevia dapprima terrestre e -con l'apertura del canale, definito *l'ottava meraviglia del mondo*- oceanico. Di recente i media hanno arricchito la sua immagine ormai consolidata di "Paradiso fiscale", con le notizie e le bellissime immagini satellitari del canale..

Il quinto Centenario della scoperta è stato celebrato con le dovute manifestazioni, ma diversamente da quanto è accaduto per altre ricorrenze che alla fine dell'anno segnavano anche la conclusione dell'interesse in generale, lasciando ai cultori della materia le ricerche più approfondite, Panama continua ancora a occupare le testate dei giornali sia per notizie come quelle sui *Panama papers*, che hanno scosso il mondo della finanza internazionale, sia per le ingenti trasformazioni realizzate, in corso oppure programmate sul territorio attraversato dal canale, che hanno reso Panama un polo strategico per motivi economici, politici, oltre che fiscali.

2. LA SCOPERTA GEOGRAFICA: ALCUNE PRECISAZIONI

Nella ricca bibliografia sulle scoperte geografiche nel Nuovo Mondo, quella del territorio panamense è attribuita a Cristoforo Colombo e secondo alcune fonti risalirebbe al terzo viaggio oltreatlantico, mentre per altre al quarto.

Per far luce sull'argomento occorre risalire ai preparativi per il terzo viaggio descritti dal Las Casas nella *Historia*, precisamente nei capitoli CXXIV e CXXV del primo libro, sulla base di documenti relativi ai privilegi e alle ricompense stabiliti oppure confermati dai Re Cattolici, a partire dalla patente *real* del 23 aprile 1497 e alla conferma del titolo di *Adelantado* al fratello Bartolomeo datato 22 luglio 1497. Ulteriori documenti riguardano l'allestimento della spedizione e si trovano in altri capitoli; nel capitolo CXXXVI sono trascritte le istruzioni dei sovrani sull'atteggiamento che avrebbe dovuto tenere

Colombo nei rapporti con gli indigeni per la loro conversione al cristianesimo. A questo proposito il frate domenicano si rivela contrario sia al riconoscimento della sovranità su Hispaniola sia al comportamento del genovese verso gli abitanti delle nuove terre, che fu la causa della sua sfortuna, interpretata come castigo divino. Secondo Ilaria Luzzana Caraci «*Bisogna pensare che all'epoca in cui Colombo preparava il suo terzo viaggio la fase pionieristica della scoperta del Nuovo Mondo si era già conclusa e tutto era ormai regolato da precise procedure che comportavano una più ampia documentazione scritta. Lo stesso Colombo probabilmente, vedendo minacciato il suo potere, dovette far tesoro di quella che lo riguardava*» (LUZZANA CARACI, pp. 351-2).

L'itinerario del viaggio si articola essenzialmente in due parti: la prima porta alla scoperta dell'isola di Trinidad e delle coste nord-orientali del Sudamerica e viene descritta dal 30 maggio 1498 con la partenza dalla Spagna allo sbarco a Santo Domingo avvenuto due mesi dopo, il 31 agosto. La seconda parte comprende la sosta all'Hispaniola fino all'ottobre del 1500. Anche se non ci è pervenuto il diario di bordo del primo tratto, fonti autorevoli come il Las Casas già citato e il figlio di Colombo, don Fernando nelle *Historie* a lui attribuite, ci hanno tramandato numerosi brani di indubbia veridicità. Inoltre, essi utilizzano anche la lettera inviata dallo scopritore direttamente ai Re Cattolici da Hispaniola «*non ci sono risvolti politici e Colombo si preoccupa solo di scrivere in modo da accattivarsi la simpatia dei sovrani, al punto che non sembra neppure prendere in considerazione l'eventualità che quanto dice venga reso di pubblico dominio. Il centro del suo interesse è la posizione personale, minacciata dalle polemiche che avevano seguito il secondo viaggio e dal conseguente clima di ostilità creatosi nei suoi confronti in Spagna. È evidente che Colombo teme di compromettere ulteriormente la sua situazione se non dà un'immagine soddisfacente dei risultati di questo viaggio. Scrive dal Nuovo Mondo e parla del Nuovo Mondo, ma in realtà il suo pensiero è in Spagna. Quel che più gli preme perciò non è tanto che il suo racconto sia fedele, ma che susciti interesse e approvazione. Di conseguenza la Lettera è solo in parte e solo per necessità una relazione dell'esplorazione della Terra di Paria. Essa è invece e vuole essere piuttosto una testimonianza a difesa del suo operato e delle sue idee*» (Id., p. 357).

Infatti Colombo, quando si rende conto che la decisione di dirigersi verso ponente alla metà del luglio 1498, dopo una settimana di calma, rinunciando quindi allo scopo prefissato di attraversare l'equatore e preferendo portare le provviste ai marinai e ai coloni di Hispaniola, cerca di far approvare le sue concezioni geografiche annunciando la scoperta di una massa d'acqua dolce, la foce dell'Orinoco, che avrebbe dovuto appartenere ad una enorme terraferma.

In realtà questa osservazione alimentava i suoi dubbi identificativi: si tratta dell'ormai famoso "otro mundo", "una tierra firme, grandissima, de que hasta oy no se a sabido" (COLON, p. 222). Una terraferma che negli atlanti tolemaici non compare, che per il suo clima e le sue bellezze, per i suoi abitanti, può ospitare il Paradiso Terrestre e la cui estensione fa attrito con le concezioni medievali dell'immagine del mondo, tanto che egli la definì un "otro mundo", proprio cercando di far coincidere i testi biblici con la nuova realtà.

Il frate domenicano precisa «se la puede negar al Almirante, si firme, yá no es con gran injusticia, que así como fué el primero descubridor dests Indias, lo fué de toda esta nuestra tierra firme, yá él se deben eas gracias, descubriendo la provincia de Paria, que es una parte de toda ella...» (LAS CASAS, III, p. 203).

Fra gli scopi del quarto viaggio, Don Fernando nelle *Historie* indica l'intenzione dell'Ammiraglio di attraversare l'Atlantico per «riconoscere la terra di Paria, e di seguir quella costa fin che ei desse nello stretto, il quale egli avea per certo che dovesse essere verso Veragua e il Nome di Dio» (COLOMBO F., vol. II, p. 183).

Troviamo un nuovo riferimento allo "stretto" in un altro passo, sempre del figlio Fernando, dopo la descrizione dell'incontro con gli indigeni Maya in una canoa, che poteva presagire «gran ricchezze, e della civiltà e industria ch'era ne' popoli delle parti occidentali della Nuova Spagna: parendogli nondimeno che, essendo quei paesi sottovento, fosse in man sua il potervi navigar di Cuba quando ci fosse il comodo, non vi volle andare; ma seguì il suo disegno di scoprir lo stretto di terra ferma, per aprir la navigazione del mare del Mezzodì, di cui v'avea bisogno per scoprir le terre delle spezierie» (Id., pp. 198-9).

Per realizzare il suo progetto verso le Indie, Colombo avrebbe dovuto superare questa terra e questo diventa lo scopo del suo quarto viaggio, quando con numerose difficoltà cercherà il passaggio dalle coste atlantiche degli attuali Honduras, Nicaragua, Costa Rica e Panama, intuendo la breve dimensione dell'istmo, senza però avere le possibilità di attraversarlo. L'ostacolo determina l'improvvisa decisione a rinunciarvi.

Un'interpretazione scientifica della rinuncia di Colombo ad attraversare l'istmo è stata elaborata da Paolo Emilio Taviani: «Il momento è durato meno di dieci giorni: dal 6 al 16 ottobre 1502. Ancora il 5 ottobre partendo da Cariari, l'Ammiraglio ha in mente uno scopo preciso: la ricerca dello stretto. Dal 16 ottobre, lo scopo sparisce, svanisce nel nulla. Non se ne parla più. Sulla costa atlantica dell'odierna Repubblica di Panama il Genovese e suo figlio trascorsero ben sei mesi, fino al 16 aprile del 1503. Ebbene, durante questo lungo e travagliato periodo, nemmeno una sola volta compare nella Lettera ai Re dell'Ammiraglio, né nelle *Historie* di don Fernando, il benché minimo accenno allo stretto. Eppure fino ad allora ne aveva parlato. E ne aveva parlato Diego de Porras proprio in occasione del percorso da Limón all'Isola de Colón...Dopo questo significativo accostamento dell'incontro della grande baia con la ricerca dello stretto, di tale ricerca neanche Porras ne parla più.

Nessun colombista ha potuto precisare il momento d'una svolta tanto importante; hanno dovuto limitarsi a ritenere che esso non può essere anteriore al 5 ottobre né posteriore (e ne vediamo il perché) al 5 dicembre. Solamente adottando il metodo del sopralluogo diretto è stato possibile rendersi conto di quel che è avvenuto fra il 5 e il 17 ottobre 1502; di quel che può essere passato, in quei giorni decisivi, nella mente di Colombo e dei marinai delle quattro caravelle.

Dopo il 16 ottobre, Colombo non parla dello stretto nella sua relazione ai Re, ma non ne parla neanche con i collaboratori, né con il figlio. Non si spiegherebbe altrimenti il silenzio di Porras che, avendo avuto in seguito gravi contrasto con l'Ammiraglio, avrebbe potuto profittare per denigrarlo sottolineando l'improvvisa rinuncia, il fallimento di ciò che avrebbe dovuto essere lo scopo fondamentale del viaggio» (TAVIANI, 1999, III, pp. 324-5)

Conseguentemente, il primo europeo a risalire i monti dell'istmo sarà Balboa che il 25 settembre 1503 si rese conto dell'esistenza dei due grandi specchi d'acqua. Con lo sviluppo delle scoperte spagnole per la conquista del Perù ha inizio una serie di fondazioni comprendenti quella di Portobelo (toponimo introdotto da Colombo), Santa Maria de la Antigua del Darién e Nombre de Dios (1510), Acla (1516), gettando così le basi per i primi collegamenti terrestri fra i due oceani.

3. LE OPERE DI DIFESA ITALIANE OGGI PATRIMONIO DELL'UMANITÀ

Gli interessi spagnoli per la colonizzazione delle terre bagnate dal Pacifico si concretizzano nella costruzione del *Camino de las Cruces* sullo spartiacque dell'istmo di Panama, un percorso molto arduo a causa della formazione geologica e morfologica del territorio. La ricerca di un varco assume un'importanza tale che nel 1534 l'imperatore Carlo V comanda di eseguire i rilevamenti per l'individuazione del sito migliore per la costruzione di un canale navigabile, cogliendo una proposta avanzata da Cortés. Il progetto non solo non viene approvato, ma addirittura ritenuto un atto contro la religione e anche se le ricognizioni continuano sotto Filippo II, vengono poi abbandonate.

L'istmo assume via via una sempre maggiore importanza strategica per l'aumento massiccio dei traffici fra le colonie e la Spagna, che si trova costretta a costruire un sistema difensivo dei porti americani per i continui attacchi dei pirati. Entrano in scena alcuni ingegneri-architetti italiani, così definiti ma si tratta in realtà di geografi, che ci hanno tramandato un ricco patrimonio cartografico.

Nasce la cosiddetta "arte della difesa" documentata da serie di opere le cui riproduzioni cartografiche sono state rese note in tempi recenti. La necessità di difendere i porti coloniali (soprattutto per il deposito delle merci in transito) promuove la produzione di atlanti e carte a piccola scala dal secolo XVI alla prima metà del secolo successivo. Gli ingegneri italiani vi svolgono un ruolo fondamentale anche a causa della crisi politica della madrepatria che vede la Spagna governare pressoché tutto il territo-

rio italiano e per la possibilità di usufruire dei finanziamenti spagnoli.

Fra questi la famiglia Antonelli, originaria di Gatteo, in provincia di Forlì-Cesena, si distingue per l'attività svolta sulle coste del Mediterraneo (in particolare spagnole e nordafricane) e quelle americane, nonché per gli studi di grandi opere, come quelle difensive sullo Stretto di Magellano e la rete navigabile della penisola iberica (PRIMI, 2012).

Battista Antonelli (Gatteo 1543 o 1544, Madrid 1616) riceve l'incarico di migliorare il sistema difensivo dell'istmo di Panama e dopo aver esaminato le caratteristiche del territorio propone la costruzione di trincee e altre opere per migliorare anche le comunicazioni terrestri, con il trasferimento della popolazione di Nombre de Dios a Portobelo, su una nuova strada.

I suoi progetti corredati da disegni, carte geografiche e descrizioni dettagliate dei porti e delle città visitate saranno molto apprezzati dall'illustre committente, Filippo II, tanto che riceverà l'autorizzazione a realizzarne almeno in parte. In realtà l'ingegnere italiano mirava alla realizzazione di una specie di macrofortificazione per proteggere le vie di comunicazione fra i due oceani. Le sue relazioni consentono di ricostruire il quadro geografico dell'area caraibica, grazie anche alle reiterate richieste di approvazione.

Nel giugno 1594 l'Antonelli esegue l'ordine reale di sovrintendere il trasferimento della popolazione di Nombre de Dios nella nuova sede di Portobelo, l'apertura della via terrestre per Portobelo e le fortificazioni della foce del Rio Chagres e di Cartagena de Indias. L'anno successivo fa costruire una piattaforma e una torre quadrata a Portobelo; nel biennio seguente progetta i forti di San Felipe de Sotomayor e di Santiago sempre a Portobelo e scrive una relazione su una via terrestre a partire da Panama. Al nipote Cristoforo Roda assegna spesso il compito di disegnare le piante e le carte geografiche.

Le fortificazioni di Portobelo-San Lorenzo sono state inserite nella lista del Patrimonio dell'Umanità nel 1980. Inoltre, il castello di San Lorenzo è inglobato in un'area protetta dal 1997 che comprende il tratto finale del Rio Chagres.

4. L'ENTUSIASMO PER L'APERTURA DEL CANALE NELLA PRIMA METÀ DEL SEC. XIX

Dopo i violenti attacchi di Francis Drake, quelli di sir Henry Morgan del 1668 e 1671, quelli dell'ammiraglio Edward Vernon del 1739-48, che videro Portobelo distrutta, il commercio fra Panama e la Spagna perde regolarità a favore dello sviluppo di altri porti atlantici.

Tuttavia, mentre nuove potenze creano nuove rotte commerciali sugli oceani nel corso dell'Ottocento, si rinnova l'interesse per il varco Atlantico-Pacifico. Uomini di cultura come Alexander von Humboldt e Adriano Balbi ne sono entusiasti. Del primo, ritenuto giustamente l'autorità indiscussa della prima metà del secolo XIX sulla storia e la geografia del nuovo continente, sono note le proposte relative alla costruzione di un canale, utilizzando il Lago Nicaragua, sito a 24 Km dalla costa del Pacifico e il fiume San Juan che sfocia sull'Atlantico senza cataratte, solo con rapide, oppure seguendo il percorso tra Panama e Portobelo, dal fiume Grande che sfocia nel Pacifico e il Chagres sull'Atlantico, con la costruzione di un canale di 48 Km, con poche esclusas per consentire di superare i 4 metri di dislivello tra le maree dei due oceani (FRIOLO, 2011).

Del secondo, Adriano Balbi, le cui opere di geografia generale hanno influenzato la cultura europea ottocentesca come attestano le numerose edizioni e traduzioni, in letteratura non vengono citate osservazioni molto positive sulla costruzione del canale, forse perché lo studioso utilizza fonti di seconda mano, ma ciò non diminuisce la sua funzione di grande divulgatore scientifico. Scrive nel 1844 «...l'istmo di Panama, nella Repubblica della Nuova Granata, e quello di Nicaragua, nell'America Centrale, che offrono i punti più adatti per l'aprimo di canali a grande sezione, che stabilirebbero una comunicazione fra l'Atlantico ed il Grand'Oceano. Parecchi progetti furono già rassegnati ai rispettivi governi, e duole che i tumulti onde questi paesi sono il teatro abbiano sospeso l'esecuzione di questi grandi ed utili lavori. La rivoluzione che, nel 1830, separò il Belgio dal regno dei Paesi Bassi, mandò a monte l'esecuzione del Canale di Nicaragua, intrapreso da una compagnia neerlandese, della quale il re Guglielmo era il principale sottoscrittore.

Ma l'esecuzione del canale attraverso l'istmo di Panama non è più un problema. La compagnia, autorizzata dal governo della repubblica di Nuova Granata, ha terminato l'esplorazione dei territori, ed ha già fatto costruire una strada provvisoria partendo dalla baia di Chorera del Grand'Oceano fino alla città di Chagres sull'Atlantico. Queste esplorazioni, eseguitesi sotto la condotta dell'ingegnere Morel, dimostrarono che l'elevazione del terreno fra le due riviere, di Chagres che sbocca nel Mediterraneo-Colombiano e del rio Grande che esce nel Golfo di Panama, non è che di 6 tese 4 piedi.... Questa grande impresa che costerà molto meno del canale caledonico, in Scozia, di quello del nord, nel regno dei Paesi Bassi, e di alcune altre costruzioni di tal genere in Europa e nella confederazione Anglo-americana, farà una vera rivoluzione nella navigazione e nel commercio. Darà un'immensa importanza politica, commerciale e strategica alla stretta lingua di terra, oggi ancora quasi deserta, che riunisce le due Americhe, ravvicinando così all'Europa di parecchie migliaia di miglia non solamente le fertili contrade poste lungo la costa occidentale del Nuovo-continente ma eziandio le isole innumerevoli della Polinesia, le magnifiche regioni che formano l'Australia e la Malesia, e le ricche e popolose contrade situate sul versante orientale e meridionale dell'immenso continente Asiatico» (BALBI, 1844, pp. 379-80).

5. LA SOCIETÀ GEOGRAFICA DI PARIGI E LA CARTA GEOGRAFICA DI LES-SEPS

Com'è noto, lo sviluppo industriale e tecnologico del sec. XIX ha favorito l'incremento dei commerci e quindi dei mezzi di trasporto, fatto che induce le potenze coloniali a cercare sempre nuovi sbocchi. Gli Stati Uniti e alcune potenze europee iniziano a interessarsi all'apertura di una via d'acqua Atlantico-Pacifico a partire dalla metà del secolo, mentre è in costruzione la via terrestre che collega Panama a Colón. In particolare, gli USA prendono in considerazione la possibilità di una via d'acqua attraverso il Nicaragua, che potesse unire i Caraibi al Pacifico, tanto che formulano con l'Inghilterra il trattato di Clayton-Bulwer.

In questo scacchiere internazionale entra in gioco anche la Francia che, dopo il successo dell'apertura del canale di Suez, intraprende studi e ricerche affidandoli all'eroe nazionale Ferdinand De Lesseps a partire dal 1876. In quell'anno la Società Geografica di Parigi promuove un comitato internazionale di studi per colmare le lacune sulla conoscenza geografica del territorio centro-americano, proprio allo scopo di costruire un canale interoceanico. Viene così costituita la "Società Civile Internazionale del Canale Interoceanico di Darien", presieduta da Lesseps. L'indagine è affidata a Lucien Wyse, tenente della Marina Militare e al suo assistente Armand Réclus. L'anno dopo Wyse rientra a Parigi e presenta alcuni progetti con gallerie e chiuse ma l'eroe di Suez non li approva. Alla fine dello stesso anno Wyse propone altre due vie e viene scelta la costruzione di un canale a livello del mare, con un percorso parallelo ai binari della ferrovia di Panama e con una galleria di 7.720m attraverso lo spartiacque continentale per Culebra.

Ne segue la stipula di un contratto con il governo della Colombia il 20 marzo 1878: la Società Civile ha il diritto di costruire il canale che sarebbe poi passato gratuitamente alla Colombia dopo 99 anni dalla sua apertura.

La Società Geografica promuove un Congresso Internazionale di Studi il 15 maggio 1879; sono presentate 14 proposte per il canale a livello del mare e prese in considerazione solo quelle di Nicaragua e Panama. Fra i progetti eccelle quello di Lépinay che introduce due chiuse per la creazione di un lago artificiale: per avvalorare il progetto si rileva che il lago avrebbe evitato le malattie tropicali ormai ben note, nella convinzione - ovviamente errata - che esse provenissero da emanazioni del terreno appena sbancato e un tempo di fine lavori di sei anni.

In quell'occasione Lesseps, utilizzando una carta geografica, riesce a convincere il pubblico che il percorso migliore è quello della ferrovia intercontinentale. Nel 1881 egli promuove la fondazione della "Compagnia universale del canale interoceanico", finanziata da risparmiatori privati francesi, entusiasti per l'impresa che avrebbe riportato nello scacchiere politico internazionale l'orgoglio francese, dopo la sconfitta militare prussiana.

«...In realtà, Lesseps, con una valutazione esageratamente e imprudentemente ottimistica, aveva preventivato per l'impresa un costo di mezzo miliardo di franchi e su questa base aveva costituito la Compagnia, sebbene una commissione tecnica avesse fin dall'inizio stimato in una cifra per lo meno doppia le risorse economiche necessarie. Tuttavia l'azione interessata di un'estesa lobby di appaltatori, parlamentari e giornalisti concorse ad allontanare ogni perplessità e ad ottenere nel 1888 la ratifica politica dell'iniziativa di Ferdinand Lesseps...Ma i lavori trovarono ben presto ostacoli causati principalmente dalla natura dei terreni (con frequenti frane e smottamenti) e dalle avversità climatiche che favorirono la malaria e la febbre gialla, circostanze che concorsero a determinare una crescita delle già ingentissime spese, a fronte delle quali non si trovarono sufficienti sottoscrittori, mentre cominciavano ad emergere gravi irregolarità amministrative. Tutto ciò costrinse Lesseps alle dimissioni dalla Compagnia, che venne posta in liquidazione nel febbraio 1889... Il fallimento dell'impresa venne vissuto in Francia come una disfatta nazionale e innescò una violentissima polemica politica...Accuse di corruzione investirono diverse personalità del regime come Eiffel edificatore dell'omonima torre che si era interessato alla costruzione delle conche del Canale di Panama...

Fra le altre conseguenze dell'affare di Panama un'ondata di antisemitismo perché nello scandalo erano coinvolti uomini d'affari ebrei che preparò il terreno al caso Dreyfus e una profonda sfiducia negli investimenti industriali. Il termine "panamista" - analogo all'attuale "tangentista" - divenne d'uso comune a qualificare spregiativamente uomini d'affari e politici ritenuti corrotti" (MARTUCCI, 2002, pp. 34-36).

6. I RIFLESSI IN ITALIA

Tra le ricostruzioni storiche delle esplorazioni nel territorio panamense allo scopo di individuare le diverse possibilità di costruzione del canale, la memoria di Piero Rezzadore pubblicata sulla "Rivista Marittima" ha avuto larghi apprezzamenti, soprattutto presso la comunità della Società Geografica italiana che ne ha ripubblicato il testo e le carte nel 1884.

L'apertura del canale viene presentata come un'impresa che è *«più che da uomini, da giganti, sarà degna di emulazione con le più grandi opere di ingegneria, d'architettura idraulica e di meccanica antiche e moderne...l'odierna fatica americana si preannuncia già in guisa che, tanto per l'aspetto fisico, geologico e nautico, quanto per rispetto all'importanza e all'economia universale, riuscirà oltremodo superiore ai grandi Canali Erie, Welland, Rideau...al disegno della galleria sotto la Manica e al taglio stesso del vecchio continente»* (REZZADORE, 1884, p. 509).

Segue la cronistoria delle scoperte di Balboa, Cortés, Saavedra e di Alexander von Humboldt in particolare, che rese note le sue ricerche in lingua francese, mentre è noto il coinvolgimento primario della Francia coloniale. Le idee dello scienziato prussiano sono apprezzate anche dal Bolivar, che dopo l'indipendenza della Colombia affida a un ingegnere inglese e a un capitano svedese la "missione di investigare il terreno" per l'elaborazione di un piano sul percorso ritenuto migliore.

Secondo Rezzadore fu "segnalatissimo" anche il lavoro di Napoleone Garella, ingegnere capo delle miniere francesi, che però -come quello dei predecessori- non ebbe il successo meritato. Va rilevato che stessa sorte ha avuto il suo disegno della linea ferroviaria attraverso l'istmo, che addirittura viene "afferrata" dopo qualche tempo da una compagnia statunitense, che la mette in pratica a partire dal 1850 e già tre anni dopo "superate con grande sudore enormi difficoltà", ne veniva aperto un tronco utilizzato da 32 mila passeggeri. In soli sette anni la *Panama Rail Road Company* riesce ad ammortizzare le spese di costruzione e nel 1883 sono registrati 304 mila passeggeri, il che dimostra inequivocabilmente il ruolo sempre più positivo di Panama per la posizione strategica. L'autore osserva ancora che il percorso della linea ferroviaria consente in poche ore di raggiungere le coste del Pacifico partendo da Colón per la valle del Chagres, attraversando *«terreni stagnanti e paludosi, risale fino al fiume Obispo e ridiscende infine a Panama per la Valle del Rio Grande, dove il pendio è talmente rapido che gli ingegneri dovettero adottare delle forti inclinazioni»* (p. 511).

Negli anni successivi proseguono incessanti le esplorazioni per l'apertura della via oceanica

e nel 1853 viene costituita una compagnia inglese per l'esecuzione dei lavori su progetto di Odoardo Cullen, che si basa sul corso del fiume Sucubdi e di altri tre corsi d'acqua, per un totale di 75 km, quindi molto vicino alla lunghezza del percorso attuale, ma anche questo progetto non ha fortuna.

Nonostante queste vicende il quadro internazionale illustrato da Rezzadore è alquanto significativo: *«l'idea del taglio intanto s'irradiò di novelli splendori e rifulse più limpida che mai nella mente di ognuno. Dopo l'apertura del Canale di Suez non v'era più un solo uomo pratico e di buon senso che non vedesse nell'attuazione della grande opera l'incalcolabile vantaggio che ne sarebbe derivato a tutto il mondo civile e commerciale. Se ne preoccupò l'opinione pubblica, vi s'infervorarono le menti più colte e versate nella disciplina dell'ingegneria, della fisica terrestre, della meccanica, della nautica e dell'economia politica universale. Quindi le associazioni e gl'istituti più autorevoli, i congressi, i più eminenti uomini di Stato, la stampa d'ogni paese incivilito dimostrarono onninamente l'utilità grandissima che sarebbe scaturita dal connubio dei due mari che circondano il nuovo continente»* (p. 512).

In effetti, le ricerche e gli studi continuano senza soluzione di continuità: viene citata la direzione di F.M. Kelly di New York che pubblica una memoria sull'istmo di Darien e la Valle dell'Aratro e, meritatamente, quelle dirette dal capitano Selfridge, la cui memoria viene pubblicata sulla "Rivista marittima" nel 1877, e di altri militari statunitensi e messicani che "lavorarono d'accordo". Rientrano in gioco anche gli Spagnoli e si intensificano le ricerche sulle difficoltà tecniche e i vantaggi previsti. Finalmente sono presi in seria considerazione dal mondo scientifico i progetti di Lesseps, Türr, Wyse e Reclus presentati al Congresso Geografico di Parigi del 1878 (così scrive Rezzadore, ma si tratta di un rifiuto, in realtà l'anno dopo). E' accolto il progetto di Wyse e Reclus, ai quali la Compagnia Universale del canale interoceanico affida 10 milioni di franchi per l'inizio dei lavori a partire da Colón nel 1881.

Nella geopolitica del territorio panamense, grazie alla costruzione del canale, si intrecciano nuovi interessi nei paesi confinanti; la Colombia chiede l'aggiudicamento di 500 mila ettari di terre incolte con le miniere "che vi fossero

trovate”, proporzionalmente al procedimento dei lavori. Gliene saranno riconosciuti 150 mila.

Rezzadore, nella seconda parte della memoria, descrive con molta precisione il percorso del canale in costruzione facendo riferimento alla tavola I allegata, nella quale risulta che partendo da Colón «*seguirà con lievi modificazioni il corso del Chagres fino al grande spartiacque presso Obispo, valicato il quale entrerà nel Rio grande e, seguendo il letto di questo, metterà nel Pacifico*» (p. 514). La sintesi è alquanto ottimistica oltre che efficace.

Anche quando l'autore è costretto a descrivere alcuni aspetti negativi, come nel caso che segue, ne riferisce l'immediata soluzione: «*.Colón deve la sua origine alla compagnia della ferrovia transcontinentale di Panama che la fondò nel 1850...sta sopra l'isola corallifera e palustre di Manzanillo (tav. II) ed è il centro di un considerevole commercio; però è un luogo, oltreché insalubre, esposto a pericolosi venti boreali che infuriano, specialmente nei due ultimi mesi dell'anno, sollevando improvvisamente il mare e avventando sulla spiaggia le navi rimaste senza alcun riparo.*

Perciò fu deciso da prima di abbandonarlo e di creare un porto fluviale a Gatun sullo Chagres, fra il nono e il decimo chilometro, dove si principiò a fondare la città nuova di Lesseps; ma gli operai furono pure ivi colpiti dalle febbri miasmatiche e soggiacquero a tale mortalità, che i superstiti, pallidi, abbiosciati ed atterriti, abbandonarono il lavoro e fu mestieri di tirarsi a Colón dove attualmente si stanno compiendo rilevantissimi lavori» (p. 515).

A questo punto Rezzadore non può fare a meno di riferire alcune calamità, ma con un atteggiamento ben diverso da quanto già pubblicato sul Bollettino della Società Geografica nel 1882, quindi ancora all'inizio dei lavori, quando un ignoto socio, reduce da Panama, segnala alla Società «*...I lavori propriamente detti sono ancora allo stato di progetto; le draghe, provenienti dalle officine di Villebroek (Belgio), devono essere giunte poche settimane or sono e si deve procedere alla montatura delle stesse; cosa che richiede cura e tempo non breve, secondo ciò che mi disse lo stesso ingegnere della Società, il quale si recava sul luogo espressamente per questo, e col quale ebbi la for-*

tuna di fare il viaggio d'andata. Sino ad ora non poca disorganizzazione si verifica nel servizio della Compagnia, servizio che si limita all'impianto delle abitazioni per gli operai fornite dai Nord-Americani; questo deve anche molto attribuire agli agenti continuamente ammalati dalle terribili febbri del paese e demoralizzati nel vedere ogni giorno diminuire i loro compagni, dal perdere ogni giorno capi che avevano imparato ad amare e stimare per l'abnegazione colla quale si dedicavano all'opera grandiosa. Quanta differenza vi sia fra la realtà vera e gli articoli di certi giornali, non è dato scorgere se non a chi di persona visitò quei paesi e vide da un giorno all'altro morire giovani pieni di speranze, fidenti nell'avvenire, colpiti in un istante dalle febbri perniciose del Chagres. Il 7 novembre moriva il Direttore generale dei lavori...il sottodirettore ...lo aveva preceduto...La maggior parte degli impiegati (per non dir tutti) non desidererebbe che di ritornarsene in Europa, ma essi sono nell'impossibilità od in forza del contratto di tre anni firmato a Parigi, o perché non si trovano nel caso di sopperire alla spesa del viaggio di ritorno. Il canale si farà certamente; ma è ancora impossibile il poter precisare con quale sacrificio e di uomini e di denari si potrà realizzare il progetto dell'illustre de Lesseps» (BSGI, 1882, pp. 128.129).

Tornando a Rezzadore, dopo il riferimento alle febbri riprende la descrizione del ruolo strategico di Colón «*che sta all'ingresso del canale ed è a capo della linea ferroviaria, giungono tutte le provvisioni, tutti i materiali, rotaje, locomotive, carri, draghe, escavatori, grue, barche a vapore, ecc...e i lavori comprendono colà la creazione di un gran porto all'uopo di offrire un sicuro ancoraggio alle navi che dovranno aspettare il loro turno per passare il canale; vi si costruisce solitamente all'uopo, con pietre estratte da una cava....*». Viene inoltre opportunamente messa in rilievo la potabilità dell'acqua, un'informazione fondamentale per attirare manodopera immigrata: «*L'acqua occorrente vi fluisce abbondante mercé un acquedotto di 1800 metri proveniente da una laguna situata dietro il monte e vi ha pure una sorgente ottima d'acqua potabile, che viene distribuita due volte al giorno mediante acquedotti e pontoni-cisterne*» (p. 515).

Anche le successive sezioni del progetto del canale sono descritte con cura e con riferimento alle tavole allegate, fornendo un'idea molto

chiara dell'immane impresa che comporta la costruzione di case, uffici, cantieri, attrezzature, tratti di strada ferrata, depositi per locomotive e carbone, officine, escavatori, ecc. Sono descritti anche i contratti stipulati fra la Compagnia e le ditte locali e straniere.

Per rendere il quadro geografico sempre più positivo Rezzadore attinge alla relazione del guardiamarina Roberto Pandolfini che nel dicembre 1883 a bordo della "Vittor Pisani" visita la Sezione di Emperador e la descrive in un opuscolo pubblicato a Firenze: «Questo villaggio è assai ridente, essendo circondato da collinette piene di vegetazione, e, se non si fosse prevenuti dell'insalubrità dell'aria che vi si respira, si crederebbe di arrivare in un paradiso terrestre. Le case del direttore e degl'impiegati sono costruite, egli dice, su di una collinetta da cui si domina gran tratto del futuro canale e la maggior parte dei lavori che si stanno eseguendo... In cima al monticello scorgersi una grande casa in cui abitano riuniti gl'Italiani che lavorano in quella sezione; più sotto havvi un'altra casa con gli uffizi e il telegrafo. Da un'altra parte della collina, lungi dalle abitazioni, sorge l'ospedale; vi sono bagni a doccia ed altre comodità, una ghiacciaja, molt'acqua ma insalubre, tanto che la compagnia fa venire dalla Francia un'acqua idrocarbureta che vende ai suoi impiegati.. » (p. 518).

La citazione chiude con una breve osservazione sulle condizioni climatiche delle aree basse «dove si fanno gli scavi, l'afa è soffocante e la vita degli operai è dura assai, così pel lavoro faticoso come pel nutrimento e per le località pantanose, vita che riesce anche più aspra agli Europei appunto per l'insalubrità del clima...», ma senza alcun accenno alle malattie mortali. Anzi, Rezzadore, con lo spirito colonialistico del tempo, replica «Qualche anno fa quei luoghi presentavano un mostruoso avviluppamento impervio di vergini foreste popolate da quadrupedi e volatili, e, ora, vi si annoverano già circa due mila abitanti, fra i quali un centinaio dei nostri connazionali» (p. 518).

Alquanto positive sono poi le previsioni per la città di Panama e sui servizi sanitari allora offerti, dagli ospedali allo stabilimento sanitario per i convalescenti nell'isola Taboga.

La terza parte della memoria informa su alcuni aspetti della manodopera, formata per metà

da neri delle Antille, soprattutto da Giamaica «gente robusta che produce maggior lavoro perché resiste alle grandi fatiche ed agli effetti micidiali del clima; una terza parte è formata d'indigeni della costa colombiana, i quali servono per il diboscamento e il rimanente è composto di Europei per la maggior parte francesi...» (p. 521).

In un periodo di massiccia emigrazione dall'Italia verso l'Argentina e altri paesi americani, viene messa in evidenza la grane opportunità offerta da Panama: «Vi si trovano pure circa mezzo migliaio d'Italiani, e vi ha tuttavia qua e là posto per altri ancora che, non essendo punto costretti per inopia o per altri rigori ineluttabili di abbandonare il suolo natio, fossero animati dal sentimento di estendere colà il dominio dei propri commerci e di dare un soffio di vita alle future speranze del loro paese» (p. 521).

La manodopera che viene richiesta per le deforestazioni e le escavazioni è enorme: nella buona stagione la Compagnia "spera" poter contare su ben 30 mila uomini! Solo dopo aver elencato le opere realizzate e le relative infrastrutture e strutture, l'autore non condivide l'entusiasmo del seppur "illustre Lesseps" che preannuncia la fine dei lavori nel 1888, mentre a parere di Rezzadore, non saranno conclusi entro il 1890, se non più tardi.

Tuttavia, l'entusiasmo nelle capacità umane lo porta ad affermare categoricamente che «non sono tanto le difficoltà tecniche che presentano il maggior ostacolo ai lavori, quanto quelle che derivano dal clima, il quale mena strage crudele per l'enorme quantità dei pingui pantani sparsi per tutto l'istmo» (p. 522). Egli è sempre convinto della necessità di divulgare gli aspetti geografici del territorio più favorevoli all'immigrazione e sfrutta anche una vena poetica: «Il suolo di Panama sarebbe tuttavia molto fertile, ma l'agricoltura è assai negletta. Molti luoghi sono qua e là addensati di piante altifronde e di frutti tropicali; parecchi tratti sono coltivati di banani, aranci, fichi, limoni, caffè, zucchero, riso, maiz: vi prosperano rigogliosi tamarindi e il cacao; intorno a Portobello vi sono giocondissimi pascoli odorati, mentre le foreste mandano fragranze soavi dai loro storaci e dai legni tintori e da costruzione assai pregiati, accanto ai quali crescono i banani, il cautiuc ecc. ed è spettacolo singolare vederle...» (pp. 522-3).

Rezzadore torna ancora sulle pessime condizioni climatiche che causano una mortalità che rasenta il 35%, lamentando però solo il fatto che nella “stagione cattiva” i lavori si riducono ad un quinto della buona e occorre sostituire frequentemente il personale dirigente “con grave discapito dell’impresa”.

Per affermare poi che tuttavia “la magna opera” è in via di ultimazione con benefici per tutta l’umanità se *“la potenza dell’ingegno umano avrà spaccata la vasta barriera che tra l’uno e l’altro mare la natura avea piantata, più saldo sarà il vincolo di concordia nella comunanza sociale, e più sicuri e più veloci e baldi solcheranno le vie interoceaniche i fumanti messaggeri della moderna civiltà, formidabilmente armati per la difesa e il mantenimento della pace e per la tutela dei commerci e del benessere universale”* (p. 523).

Evidentemente i benefici effetti dell’apertura del canale saranno molteplici, come spiega con dovizia di particolari l’autore, perché lo sviluppo dei traffici e del commercio comporta miglioramenti nelle condizioni sociali ma spesso solo a favore delle potenze europee e degli USA e nessun processo economico che richieda vittime umane può essere accettato, ma come è già stato messo in evidenza e insegna magistralmente la Storia, è proprio nel nome del progresso (solo economico però) che tutto sarà giustificato.

Rispettando il pragmatismo del tempo, Rezzadore osserva sinteticamente che oltre ai paesi dell’istmo, ne trarranno grandi vantaggi gli USA, tutta l’America del Nord e l’Europa ed elenca le tipologie dei prodotti, aggiungendo che il traffico nel canale avverrà in entrambe le direzioni.

Mentre per la maggior parte delle citazioni i suoi riferimenti sono sempre precisi, perché trascrive il titolo dell’opera e l’anno di pubblicazione, per indicare i risparmi di tempo nella navigazione grazie alle “distanze ravvicinate” rinvia a un *“Fu dimostrato che una nave a vela, alla quale occorrono con la via attuale 110 giorni per recarsi da Nuova-York a Hong-Kong, traversando l’istmo ne consumerà solo 83”* e fa seguire una tabella con i vantaggi in giorni per collegare i maggiori centri commerciali del tempo: Shanghai, Yokohama, Manilla, Batavia, Sydney, Valparaiso, Callao, Honolulu, S. Francisco.

Conclude la memoria una stima degli ammortizzamenti e degli ingenti profitti conseguibili con indubbia certezza “dopo pochi anni”. Come per il canale di Suez, sarà costruita una stazione maggiore e altre secondarie e con la velocità massima in 10 Km l’ora il canale sarà attraversato in 8 ore.

Non solo dal punto di vista storico-gografico meritano un cenno, seppur breve, le quattro tavole allegate intitolate *“Piano di alcune sezioni principali nel 1883”* disegnate a colori. Nella prima tavola il verde corrisponde alle acque dei due oceani e all’idrografia interna, il nero alla linea ferroviaria e il marrone e beige segnano il *“Profilo longitudinale del canale”* sul grafico delle altitudini e dei vari tratti che compongono il canale. Con precisione sono indicati i siti dei centri abitati, dei laghi, dei cantieri e delle relative imprese, sono lasciati in bianco i “terreni molli”; In beige i terreni argillosi compatti e in ocra le rocce (fig. 1). Le tavole seguenti corrispondono ai quattro settori in cui è diviso l’istmo; esse hanno una serie di segni convenzionali, con le linee isoispe e il sistema a punti per il disegno dei rilievi, in piccoli rettangoli neri gli insediamenti dei residenti, gli alloggiamenti provvisori in rosso, quidi isole, paludi e così proseguendo, mentre con due linee rosse è tracciato il percorso del canale (fig. 2).

7. LA COSTRUZIONE DEL CANALE

Il rapporto coloniale del territorio panamense con la Spagna si interrompe nel 1821 quando Panama si unisce a Colombia, Ecuador e Venezuela nella *Repubblica di Gran Colombia*, che però si dissolve già nove anni dopo; Panama resta ancora unito con la Colombia, ma per pochi anni.

Con l’intervento militare degli USA, che avevano esercitato un braccio di ferro con la Colombia per la gestione dell’istmo e il progetto di costruzione di un canale transoceanico, Panama si separa definitivamente nel 1903 dalla Colombia, la vittoria sulla quale dà inizio a un periodo di protettorato degli USA su un territorio “formalmente indipendente”.

Nello stesso anno sarà firmato un accordo con gli Statunitensi, concedendo loro la costruzione

del canale oceanico e la sua amministrazione a tempo indeterminato. I lavori del *Panama Canal* iniziano nel 1904 dagli *USA Army Corps of Engineers*, quindi sessant'anni dopo la costruzione della linea ferroviaria Panama-Gorgona terminata nel 1855 (con un prolungamento previsto fino all'Atlantico), anch'essa realizzata con capitali nordamericani dalla *Compania del Ferrocarril de Panama*, e, finalmente, viene completato il varco interoceanico il 15 agosto 1914.

BIBLIOGRAFIA

- BALBI, Adriano (1844): *Elementi di geografia generale*, Torino, Pomba.
- COLOMBO, Fernando (1930): *Le Historie della vita e dei fatti di Cristoforo Colombo*, a cura di R. Caddeo, Milano, Alpes, 2 voll.
- COLON, Cristóbal (1982): *Textos y documentos completos*, a cura di J. Varela, Madrid, Alianza Universidad,.
- DEL PERO, Mario (2014): *Libertà e impero. Gli Stati Uniti nel mondo (1776-2011)*, Roma, Gius-Laterza.
- FIERRO, Alfred (1983): *La Société des géographes 1821-1943*, Paris, Droz.
- FRIOLO, Riccardo (2001): «L'immagine storica e i ruoli funzionali della regione istmica di Panama», in *Geostorie. Bollettino e Notiziario CISGE*, 3, pp. 141-156.
- GALLIANO, Graziella (1979): «I cartografi della famiglia Antonelli», *Atti III Conv. Intern. Studi Colombiani (Genova, 7-8 ottobre 1977)*, Genova, Civico Istituto Colombiano.
- GALLIANO Graziella (2005): «Tra i cartografi italiani all'estero. Gli Antonelli», *Geostorie*. Anno 13, n. 3, pp. 231-261.
- LAS CASAS, Bartolomé de (1981): *Historia de las Indias*, a cura di A. Millares Carlo, México, Fondo de Cultura Económica, III ed., 3 voll.
- LEJEUNE, Dominique (1993): *Les Sociétés de Géographie en France et l'expansion coloniale*, Paris, A. Michel.
- LUZZANA CARACI, Ilaria (1989): *Colombo vero e falso*, Genova, Sagep.
- MARTUCCI, Pierpaolo (2002): *Le piaghe d'Italia. I lombrosiani e i grandi crimini economici nell'Europa*, Milano, Franco Angeli.
- Mc CULLOUGH, David (2012): *Un camino entre dos mares. La creación del Canal de Panamá*, Madrid, Grupo Planeta Spain.
- PERCY DUVAL, Miles (1940): *Cadiz to Cathay. The Story of the Long Struggle for a Waterway across the American Isthmus*, Stanford, Stanford Univ. Press.
- PRIMI, Antonella (2012): «Le fortificazioni degli Antonelli dichiarate Patrimonio dell'Umanità», *Geostorie...cit.*, nn. 1-3, pp. 31-55.
- REPUBLICA DE PANAMA, Dirección de Estadística y Censo (2000): *Documentos sobre el canal de Panamá existentes en la Biblioteca Especializada*,.
- REZZADORE, Piero (1884): «Il taglio dell'istmo di Panama», in *Rivista Marittima*, ripubbl. In Boll. Soc. Geogr. It., pp. 509-525.
- SIEGFRIED, André (1948): *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, Colin.
- TAVIANI, Paolo Emilio (1999): *Cristoforo Colombo*, Roma, Soc. Geogr. It., 3 voll.
- VARELA, Jesús; LEÓN, M^a Montserrat (2002): *Colón, su tesis "pezonoidal" del globo terráqueo y el itinerario del tercer viaje: la fantasía del Paraíso Terrenal*, Valladolid.
- VARELA Jesús; LEÓN M^a Montserrat (2003): *De Valencia de las Torres a Valladolid: El cuarto viaje de Colón y su itinerario*. Valencia de las Torres.
- VARELA Jesús; LEÓN M^a Montserrat (2003): *El Itinerario de Cristóbal Colón (1450-1506)*, Valladolid, Coeditado por Diputación de Valladolid, Cabildo de las Palmas de Gran Canaria, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Casa Colón de las Palmas.
- VARELA, Jesús (2006): *Cristóbal Colón y el Descubrimiento del Nuevo Mundo. V Centenario de la muerte del Almirante en Valladolid*. Valladolid, Actas del Congreso Internacional Valladolid- Colón 2006.

VARELA, Jesús (2006): *Cristóbal Colón su tiempo y sus reflejos. V. Centenario de la muerte del Almirante en Valladolid*, Actas del Congreso Internacional Valladolid- Colón 2006.

VARELA, Jesús (2004): “La cartografía de los descubrimientos colombinos”, *Mundus Novus. Amerigo Vespucci e i metodi Della ricerca storico-geografica*, Brigati, Genova pp. 177-187.

