

## Capitolo primo

### Controllare l'emisfero: Panama e il Canale, 1848-1914

*We want more wages, we want it now,  
And if we don't get it, we going to Panama.  
Yankees say they want we down there,  
We want more wages, we want it now.*  
Canto di protesta, Barbados, fine Ottocento.

#### *Mr Barrett va a Panama.*

Una mattina di fine aprile del 1904 John Barrett si imbarcò sulla *SS Danube* della Royal Mail Steam Packet Company da Buenos Aires con destinazione Panama. Già ministro plenipotenziario degli Stati Uniti in Argentina, sull'istmo avrebbe ricoperto lo stesso ruolo ma c'era davvero poco in comune tra la grande, prospera repubblica del Sud australe, dove la presenza di Washington era trascurabile, e la piccola, tropicale ex provincia colombiana in cui gli Stati Uniti si accingevano a costruire il canale.

Barrett fu costretto a un lungo viaggio che dalla capitale rioplatense lo portò a Southampton e di lì a riattraversare l'Atlantico verso New York, per poi raggiungere Colón sulla costa caraibica e quindi Ciudad de Panama. Quel periplo circumatlantico si rese necessario per due motivi che riflettevano l'accelerazione della globalizzazione tra fine Ottocento e inizio Novecento. In primo luogo, era ancora in corso in quel momento la prima epidemia di peste in territorio nordamericano, giunta a San Francisco dalla Cina via Hong Kong, principale *hub* degli scambi commerciali tra l'Estremo Oriente e gli Stati Uniti<sup>1</sup>. La peste aveva reso precari e incerti i collegamenti lungo tutta la dorsale pacifica, pertanto raggiungere Panama via Cile era problematico. Soprattutto per Barrett, che alcuni anni prima in qualità di ministro in Siam aveva assistito in prima persona a un'altra crisi pandemica, la cosiddetta quinta ondata di colera, e l'aveva descritta in questi termini in un dispaccio da Bangkok:

Mi duole riportare che proprio alla fine della stagione del colera, quando si sperava che l'arrivo delle piogge avrebbe prevenuto il diffondersi della malattia, essa è scoppiata con grande virulenza,

contagiando stranieri e nativi. Monsieur Ranchot, il nuovo *chargé d'affaires* francese, arrivato solo pochi giorni fa, ne è quasi morto e non è ancora fuori pericolo. Mr W. E. Swift, dirigente della grande Bombay-Burmah Trading Corporation Limited, la principale compagnia qui, è mancato di recente dopo una malattia molto breve, mentre molti altri stranieri meno importanti sono stati vittime di attacchi fatali. Due dei miei inservienti sono morti dopo una malattia di poche ore, compreso il mio cuoco, che ha preparato la cena per un ricevimento che stavo organizzando, per poi sdraiarsi lentamente sul pavimento della cucina e morire. In tutti i casi la morte è stata causata dal normale colera asiatico. La mia non è un'esagerazione e dà anzi al dipartimento l'opportunità di apprezzare le varie amenità della vita ai tropici<sup>2</sup>.

A differenza delle precedenti, questa ondata aveva avuto effetti meno devastanti in Occidente grazie alle misure rese possibili dai progressi nella batteriologia e nella medicina tropicale di Louis Pasteur e Robert Koch. Non fu così nelle più o meno remote periferie imperiali in Asia meridionale, in Africa e nelle Americhe. Per gli Stati Uniti Panama era tra queste fin da metà Ottocento, quando il boom della corsa all'oro in California e la precarietà delle comunicazioni tra costa atlantica e pacifica sul continente nordamericano spinsero gli investitori della Panama Railroad Company a finanziare, su concessione del governo dell'allora Nuova Grenada (poi Colombia), la costruzione dei 76,6 chilometri di quella che nel 1855 divenne la prima ferrovia transcontinentale<sup>3</sup>.

In secondo luogo, nei decenni successivi i collegamenti con l'America centrale e i Caraibi si sarebbero infittiti; non con l'America del Sud, che a inizio Novecento era ancora connessa con l'Europa assai più che con il nascente *coloso del Norte*. Era questo il secondo motivo che costrinse Barrett al lungo *detour* transatlantico. Le infrastrutture dell'Impero britannico erano ancora un vettore cruciale della circolazione globale di uomini e merci. Il capitalismo statunitense ne era parte integrante ma non ancora trainante, persino in un emisfero occidentale ancora frammentato e poco integrato al proprio interno<sup>4</sup>. Di passaggio negli Stati Uniti Barrett ebbe modo di denunciare questi ritardi di fronte alla Commissione marina mercantile del Congresso:

Gli uomini d'affari di Buenos Ayres [*sic*] possono scrivere in Europa e ricevere facilmente una risposta in cinquanta giorni. È molto raro che essi possano comunicare con New York e Chicago e ottenere una

risposta in meno di ottanta giorni. Chiunque abbia familiarità con il metodo degli affari e con l'importanza degli scambi postali si rende conto di quanto ciò rappresenti un ostacolo all'estensione del commercio americano<sup>5</sup>.

La sua audizione fu un compendio della visione imperiale che stava diventando egemone negli Stati Uniti di quegli anni. Invocava da un lato l'espansione commerciale, con particolare attenzione alle Americhe e all'Estremo Oriente, come orizzonte di una frontiera globale e non più solo continentale; dall'altro la competizione collaborativa con gli imperi europei, avversari commerciali e geopolitici ma alleati in una comune missione di civilizzazione e progresso. La costruzione del Canale di Panama (1904-13), che seguiva la guerra del 1898 contro la Spagna, esemplificava perfettamente questa dinamica interimperiale: gli Stati Uniti erano ora un impero tra gli imperi e molti al suo interno rivendicavano apertamente questo ruolo, mettendo in discussione la narrazione eccezionalista e anticoloniale su cui si fondava la repubblica nordamericana.

L'itinerario di Barrett è tra i tanti che mostrano come a cavallo del secolo anche per gli Stati Uniti l'imperialismo stesse diventando la forma prevalente di internazionalismo e di inserimento nelle dinamiche globali. Tuttavia illustra anche che quell'internazionalismo era aspramente contestato e quell'inserimento era soggetto a limiti strutturali. Con l'appoggio all'indipendenza di Panama e l'instaurazione di rapporti bilaterali formalmente paritari con la piccola Repubblica alla cui nascita aveva contribuito in modo decisivo, Washington stava sviluppando uno strumento di tipo nuovo: il controllo di Stati-nazione legittimi e sovrani attraverso una fitta rete di rapporti di tipo bilaterale e multilaterale di fatto disuguali e gerarchici. Un «impero internazionale»<sup>6</sup>, secondo la felice definizione di Paul Kramer, che avrebbe segnato la storia dei rapporti tra gli Stati Uniti e l'America Latina, e più in generale il mondo, per tutto il Novecento.

La nostra storia inizia a Panama perché qui si incrociarono le tre strade che avrebbero portato alla costruzione dell'impero emisferico. La prima è dettata dalla contiguità e simultaneità tra l'espansione verso ovest e quella verso sud: i 1432 chilometri quadrati della Zona del Canale, concessa a Washington per la costruzione di una delle maggiori infrastrutture del Novecento,

non erano la prima né sarebbero stati l'ultima enclave statunitense nella regione, ma erano l'unica che riduceva le distanze da New York a San Francisco da quasi 23 000 a poco più di 8000 chilometri. La frontiera e l'impero non erano fasi separate e successive, come spesso sono state studiate e insegnate, ma «due West» simili e interconnessi<sup>7</sup>.

La seconda è quella della modalità competitiva e imitativa nei confronti delle politiche imperiali europee, fino a quel momento viste come minaccia per gli interessi nazionali e antitesi dell'esperimento repubblicano. Con la costruzione del Canale lo Stato federale si fece più assertivo nella sfera civile e in quella militare, il discorso di politica estera affiancò il lessico della potenza a quello degli affari e lo scambio transatlantico di buone pratiche imperiali divenne moneta corrente.

La terza strada infine è la peculiarità di un impero di Statizzazione costruito anche sul sostegno alle istanze di autodeterminazione, secondo la tradizione anticoloniale della repubblica nata dalla rivoluzione. La zona *canalera* venne negoziata con Panama nel 1903, lo stesso anno in cui si otteneva da Cuba la baia di Guantanamo per la costruzione di quella che è tuttora la più vecchia base militare americana oltremare ancora operante.

John Barrett, da buon funzionario imperiale, non aprì nessuna di queste strade, ma le percorse tutte.