



HAL
open science

L'intégration de la zone américaine dans l'aménagement urbain actuel de la ville de Panama

Anne Collin Delavaud

► **To cite this version:**

Anne Collin Delavaud. L'intégration de la zone américaine dans l'aménagement urbain actuel de la ville de Panama. Géocarrefour - Revue de géographie de Lyon, 2004, 79 (3), pp.247-256. halshs-00162653

HAL Id: halshs-00162653

<https://shs.hal.science/halshs-00162653>

Submitted on 29 May 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Anne Collin Delavaud

L'intégration de la zone américaine dans l'aménagement urbain actuel de la ville de Panamá

**Revue Géocarrefour
11 mai 2005 - corrigé**

La ville de Panamá rejette continuellement ses limites en avançant aussi bien sur des espaces de collines aux fortes pentes, des fonds marécageux de petites baies, des zones inondables et même l'océan que franchit une autoroute. Dans ce contexte, la ville a même projeté des antennes urbaines tout au long de la route transisthmique, axe routier reliant la capitale au premier port du pays, Colon, situé à 80 km sur l'Atlantique. De la même façon, elle dépasse à l'Est l'aéroport international de Tocumen et bien sur, comme à saute-mouton, au-delà même du canal et de ses espaces protégés dans le District d'Arraiján. Aujourd'hui, avec **plus** d'un million d'habitants, Panamá semble enfin ralentir sa course démographique sans pour autant cesser de croître spatialement maintenant une attraction sur son territoire national, qui ne compte que 3 millions habitants, et sur les pays voisins attirés par un meilleur niveau de vie et par une plus solide stabilité politique et économique¹.

L'histoire du développement urbain serait semblable à celui des autres villes d'Amérique latine situées sur un bord de mer si une particularité ne lui avait imposé une souveraineté étrangère en périphérie immédiate du noyau historique. Cette présence urbaine sur la partie la plus étroite de l'isthme explique le développement de la fonction de transit caractérisant cet espace dès la période coloniale qui s'exprime à travers des infrastructures telles que la construction du chemin de fer au milieu du XIX^e siècle, puis celle du canal² par les Américains entre 1904 et 1914. Se séparant de la Colombie en 1903, Panamá accepte une année plus tard un partage territorial au profit des Etats-Unis. La Zone du Canal qui coupe le pays en deux est placée alors sous l'autorité américaine pendant près d'un siècle³ jusqu'à ce que les traités de 1977, et leur application en 1979, mettent en place un processus de rétrocession par étape avec libération totale le 31 décembre 1999. Si, les derniers militaires américains quittent le pays à cette date, le canal est, lui, déjà panaméen depuis quelques années.

Depuis quelques années, la ville connaît une recomposition urbaine du fait de la rétrocession de territoires urbains, forestiers et fonctionnels (canal, ports, entrepôts, aéroports et casernes) et des pressions émanant du monde des affaires internationales. La construction de nouveaux quartiers fonctionnels, constitués de tours et/ou de grands équipements est bien visible. Comment la zone américaine est-elle devenue panaméenne et s'inscrit-elle dans les aménagements en cours? Le contexte géographique est toujours très favorable au renforcement de la vocation d'échange de marchandises d'un continent à l'autre en pariant sur un investissement colossal, un autre jeu d'écluses, pour faire passer davantage de bateaux

¹ Je remercie particulièrement Monsieur Omar Jaen, Ambassadeur de Panamá en France, pour sa relecture.

² Précédée par la construction partielle du canal par les Français de 1880 à 1890.

³ La contrepartie est dérisoire : 10 millions de dollars et au bout de neuf ans, une annuité de 250000 \$, puis 430000 \$ à partir de 1936, 1,93 millions de \$ en 1955, et 10 millions en 1977 avec une indemnité en fonction du tonnage annuel transitant et une aide économique exceptionnelle de 300 millions \$ sur 5 ans.

également plus importants. Mais que deviennent les autres quartiers, anciens ou récents, mais plus discrets dans les paysages ? Comment concilier la réhabilitation de la ville coloniale, aujourd'hui centre historique patrimoine mondial depuis 1997, pratiquement contigu de la zone américaine, elle-même, devenue brusquement une ville du passé qu'il faut désormais réintégrer elle aussi à la « Panamá active ». Celle ci avait créé un nouveau centre autour de son quartier bancaire surgi au cours des années 70. On assiste, sans que ce soit exprimé, à un respect des lieux qui fait penser à une démarche de mise en patrimoine. Il est vrai que nulle part ailleurs dans le monde, on ne trouve une ville bâtie de cette sorte, à la fois ville, caserne et zone technique dans la première moitié du XXème siècle avec une telle unité architecturale et urbanistique en harmonie avec le milieu tropical environnant.

L'émergence d'une ville américaine aux fonctions logistiques et militaires dominantes

La création d'une entité territoriale – la Zone de Canal de Panamá- sous administration nord-américaine est la caractéristique principale des accords signés en 1903 (Traité Hay-Bunau-Varilla du 18 novembre 1903) entre les Etats-Unis et la jeune république panaméenne. Les Américains obtiennent l'autorisation de construction et d'exploitation avec le monopole, à perpétuité, de tout moyen de communication entre l'Atlantique et le Pacifique. Ils acquièrent également, une bande de terre **de 13 km de large** dont ils reçoivent l'usage, l'occupation et le contrôle des terrains et de l'eau pour son entretien, son exploitation et sa protection⁴. En échange, les Etats-Unis garantissent l'indépendance de la République et s'accordent la possibilité d'intervenir sur le plan sanitaire. Le statut est assez proche d'un protectorat, la souveraineté américaine sur ce territoire s'exerce pleinement mais il n'y aura guère d'intégration de la Zone du Canal au territoire américain. C'est en fait l'Exécutif américain qui prend en charge les activités et l'administration. La Zone du Canal est une agence gouvernementale qui assure tous les services publics et les activités commerciales et logistiques.

La mise en place s'effectue sur de nouvelles bases à partir de **1904** date à laquelle la juridiction entre en vigueur. Ce sont désormais les lois des Etats-Unis qui vont régir le territoire. La même année, la propriété privée des terrains et des bâtiments disparaît. Ne peuvent rester que les seuls travailleurs soit 44 000 personnes environ. L'autorité est alors celle de la Compagnie du Canal de Panamá qui fonctionne à la manière d'une agence gouvernementale des Etats-Unis sous la direction d'un Conseil d'Administration dont les membres, de 9 à 16, sont nommés par le Ministre de la Défense US. Ce dernier, au nom du Congrès, et en tant que représentant du Président des Etats-Unis, est le seul actionnaire de la Compagnie dont le Président reste le Gouverneur de la Zone du Canal. Ce dernier est presque toujours d'un ingénieur général du génie militaire. Ce territoire fonctionne alors comme une caserne mais n'en est pas pour autant une, loin s'en faut. Une ville où l'armée prend tout en charge naît peu à peu.

5

Cette mise en place divise complètement et définitivement le territoire en deux parties, chaque morceau suivant sa trajectoire historique propre. Les liens entre les deux resteront limités. Très vite, dès 1905, des *commisariatos* assurent par des importations directes l'approvisionnement des travailleurs du canal au grand dam des commerçants habitués à vendre à ces milliers de travailleurs et passagers de l'Isthme.

⁴ La Zone du Canal occupe 147 000 hectares et 407 000 hectares d'eau douce (lacs Gatún et Olajuela)

Les deux villes de Panamá et de Colon ne font pas partie de cette zone américaine mais cette dernière est enserrée en territoire américain et n'est rattachée que par une route au territoire panaméen. La capitale Panamá quant à elle, bloquée et limitée dans son extension à l'ouest par la frontière que représente la Zone, est forcée de se développer vers le Nord et vers l'Est.

La « ville américaine » qui n'a pas de nom véritable⁶ puisqu'elle est dans l'absolu plus une caserne résidentielle ayant des responsabilités logistiques, juxte, dès les premiers instants, la ville de Panamá, capitale d'une province colombienne avant d'être celle de la jeune république panaméenne. Lorsque les Américains s'installent, la ville de Panamá ne compte seulement que 30 000 h et son espace se limite encore fin XIX^{ème} siècle à San Felipe, Santa Ana et El Chorillo. Trop petit et enserré dans ses quartiers populaires, il connaît des phases de migration de ses activités et de sa fonction résidentielle vers le barrio la Exposicion, puis celui de Calidonia (1930). Toujours vers l'Est, le quartier de Bella Vista offrira par la suite des terrains vides pour les grands équipements des années 60 comme l'Hotel Panamá ou l'Université. C'est là, que commenceront à s'installer les banques dans la décennie 70 qui formeront le Centre Bancaire International. Les familles aisées quittent alors les immeubles anciens du centre colonial puis ceux de Caledonia pour des maisons plus confortables entourées de jardin dans les collines environnantes. La presqu'île de Paitilla rendue par les Américains en 1960, se couvre de maisons individuelles qui peu à peu seront remplacées par des tours résidentielles. Bloquée par la ville américaine, la ville panaméenne s'étend résolument vers l'Est et gagne les collines du Nord selon un processus classique de lotissements et de quartiers spontanés. Les collines de San Miguelito fixent alors la croissance populaire. Aujourd'hui, des quartiers aisés valorisent le front de mer au-delà de Paitilla vers l'aéroport, soit sur les marécages, soit au bord des mangroves, où le luxe contraste avec la pollution des plages et des eaux océaniques..

L'urbanisme développé le long du canal, dans la zone américaine, au cours du XX^{ème} siècle, propose une immense cité-jardin avec des espaces fonctionnels fortement liés aux activités du canal et aux opérations militaires qui occupent l'essentiel du terrain à l'exception des espaces lagunaires et forestiers. Aucune industrie n'est présente sur ces territoires. 25 hameaux ou centres (*poblados*) regroupent les bâtiments résidentiels familiaux ou militaires sur le côté pacifique, contre 15 côté atlantique. Bien que reliés les uns aux autres, ces quartiers restent isolés du reste du pays et de la ville à l'exception des passages de part et d'autre du Cerro Ancón et du pont de **las Américas**. Les accès en dehors de la ville sont pratiquement inexistants.

Aménagé dès le début en quartiers fonctionnels, séparés par de la végétation, une colline ou un équipement de taille importante comme l'aéroport, la Zone présente encore aujourd'hui un espace urbain de grande qualité marqué par la faible densité de l'occupation du sol et par la dispersion des petits immeubles de style traditionnel qu'il est possible de qualifier de panamo-américains dans un vaste parc arboré et aux pelouses très bien entretenues sans aucune clôture. Au sein de cet espace, le Cerro Ancón est le cœur du système, avec l'édifice de l'Administration principale surplombant l'entrée du canal. Tout autour, fonctionnant comme des satellites, chaque quartier est homogène par sa fonction soit résidentielle, soit d'activité ou de loisirs. Les rues commerçantes sont absentes et, de ce fait, le concept de centre-ville traditionnel n'existe pas comme pour rappeler la vocation logistique et militaire initiale de cette zone. La séparation des fonctions est forte comme l'est la localisation des populations.

⁶ Ses noms de quartiers ont par contre résisté aux changements politiques : Ancón qui est le nom du corregimiento, Balboa, Albrook, Clayton, Gamboa, Paraiso etc.. les noms des forts militaires aussi.

Le mélange social n'est pas recherché et le « zonian » a ses lieux de vie bien déterminés. Tous n'ont, d'ailleurs, pas les mêmes conditions de vie et de revenus. A l'intérieur même de la zone se met en place une frontière interne, un « développement séparé » entre les populations blanches et de couleur même américaines⁷. Des quartiers, des commerces et des services, leurs sont réservés. Cette distinction sera abolie en 1948 et remplacée par un tarif local pour les uns et un tarif nord américains pour les autres...

Une autre limite intérieure s'affirmera suivant le clivage existant entre militaire et civil. Les structures civiles et militaires coexistent mais l'armée enclavée au début va prendre par la suite de plus en plus d'importance. Les entrées pacifiques et atlantiques seront fortifiées et bientôt le canal militarisé lors de la deuxième guerre mondiale avec une extension maximum des bases militaires. A la fin du conflit, le nombre de militaires diminue mais les bases deviennent des relais pour l'ensemble de la présence américaine dans le continent. Le quartier général des forces armées nord américaines est installé à **Ancón**, au bord du canal, près de l'écluse de Miraflores. De même, est créée, près de Colon, l'Ecole des Amériques, centre de formation militaire à vocation régionale. En 1975, 68% de la zone est occupée par les militaires qui avec leur famille représentent 27500 personnes sur les 44 000 habitants que compte la zone (dont 5500 panaméens). Un mode de vie, des activités, des pratiques ségrégatives affichées, une jurisprudence étrangère se sont donc développés à côté d'une ville traditionnelle latino-américaine qui tout en ne participant pas directement reçoit quelques influences US du fait d'échanges et de relations unilatérales : les Américains entraient librement au Panamá, certains y résidèrent. Une partie de la population panaméenne peut alors mettre à profit cette présence et vivre des retombées de celle-ci : loisirs, petits services et commerces.

Deux mondes urbains, Panamá city et Panamá ciudad cohabitaient sans espace de transition, correspondant à deux types de revenus, à deux histoires différentes mais parallèles. Une frontière visible en certains endroits (grillages) et invisibles ailleurs (postes de contrôle) séparent les deux territoires. Territoire d'opérations pour la navigation sur le canal et pour les zones militaires, mais aussi espaces résidentiels et forêts protégées, ont pendant un siècle opéré comme une frontière matérielle et matérialisée par le canal et sa zone, coupant non seulement la ville mais aussi le pays en deux territoires bien distincts, franchissables en deux ou trois points seulement (écluses et le Pont de **las Américas** à l'entrée du canal sur le Pacifique construit à partir de 1970.

La lente rétrocession- intégration de la zone du canal à Panamá

A la suite de nombreux événements internationaux et de pressions de plus en plus fortes de la population auxquelles s'associent la plupart des pays d'Amérique latine, des pourparlers reprennent sous l'autorité du Général Torrijos (élu **chef du gouvernement de 1972 à 1978**) qui incarne une nouvelle conception des relations avec les Etats-Unis : « ce n'est pas dans l'histoire que je veux entrer mais dans la Zone du Canal ». L'élection du Président Carter va faciliter la démarche. L'anti-impérialisme et le décolonisation soufflent à travers le monde. Néanmoins, la démarche n'est pas facile tant l'enjeu du canal ne cesse de s'affirmer sur le plan économique.

Les Traités Carter-Torrijos de 1977, appliqués à partir de 1979, abrogent tous les traités antérieurs, l'un portant sur le Canal et la zone adjacente et l'autre sur la neutralité et la défense du passage interocéanique. Les traités prévoient une période de transition de 20 ans

⁷ Un grand nombre **d'Antillais** venus pour le creusement du canal sont restés

avant d'aboutir, le 31 décembre 1999, à midi, à la restitution complète aux autorités panaméennes du canal et des installations nécessaires. D'ici là sont mises en place une administration et une défense conjointe du Canal de Panamá. Celle-ci représente 14 bases et 10 000 soldats maintenus pour la seule défense du Canal. Le contexte international de l'époque explique l'importance des forces américaines en présence : Cuba n'est pas loin et les petits pays voisins optent pour des révolutions préoccupantes pour la sécurité locale. En 1979, la Commission du Canal, agence gouvernementale nord-américaine, remplace la Compagnie du Canal pour l'administration du Canal pour la période transitoire de 20 ans.⁸

La disparition de la **juridiction** américaine permet de recevoir non seulement l'espace du Canal avec ses équipements mais de réintégrer cet espace au reste du territoire panaméen. Dès 1979, le Panamá récupère l'usage de 64 % de la Zone et en particulier des ports maritimes de Balboa et de San Cristobal ainsi que la ville de Colon et tout ce qui n'est pas nécessaire au fonctionnement et à la défense du Canal comme le chemin de fer. Ainsi, jusqu'en 1999, les Américains se préservent une part importante de l'ancienne zone du canal de l'ordre de 40% (voir croquis Gilhodes) qui correspond évidemment aux espaces fondamentaux, à savoir les entrées du canal et au canal lui même.

Le reste du territoire⁹ qui n'est plus tout à fait américain mais pas encore totalement Panaméen est divisé en 4 catégories : les aires du canal, les aires de coordination civile et les logements des employés (Gatun, Gamboa, Balboa), les aires de coordination militaire (fort Amador, Champ de tir de Nuevo Emperador et Fort Sherman) et enfin, les sites de défense avec les bases Howard, Rodman- Kobe, fort Klayton .

Il est intéressant d'observer l'évolution des restitutions. Après les premières cessions de grands blocs, ce sont, entre 1993 et 1999, année par année, un fort, un bâtiment, des logements, une école ou encore une zone de réservoirs qui reviennent aux panaméens et enfin le 31 décembre le Canal même.

Les propositions d'usage du sol se précisent dès 1978¹⁰. L'administration de ces biens rétrocédés va connaître des étapes successives, la première en 1978, avec la création de l'Autorité du Canal de Panamá (A.C.P.), chargée d'organiser l'usage de toutes les terres (*Plan Maestro de usos del suelo para la zona y la cuenca del canal-1979*, non approuvé suite à la cessation de l'ACP en 1980) et des édifices US. Ce plan prévoyait l'urbanisation sur 3 kilomètres du secteur forestier nord de la Zone du canal. Selon A. Uribe, « si les autorités avaient été plus diligentes, une grande partie de territoire boisé aurait été urbanisé ». En 1981, les biens rétrocédés passent sous l'autorité du Ministère de l'Intérieur et les édifices sous celle du Ministère du Logement (MIVI) et plus particulièrement, les *Fuerzas de Defensa* de Panamá, créées en 1983¹¹, unique corps armé du pays. Les zones rétrocédées et le canal deviennent alors propriété militaire de la Garde. Celle-ci disparaît en 1989 avec l'invasion américaine contre Noriega. Cette douloureuse étape de l'histoire panaméenne rétablit ou maintient une présence militaire américaine sur le canal.

⁹ C. Pourteau, *Les enjeux contemporains du canal de Panamá*, mémoire de DEA, IHEAL-ParisIII,2000 (liste des terrains et des équipements rétrocédés par étape

¹⁰ Dès 1966, l'Institut du logement et de l'Urbanisme avait souligné l'intérêt d'intégrer la ville américaine **via** des axes routiers . En 1978, Le MIPE propose un document sur « le développement national et la récupération de la zone du canal » en maintenant les zones fonctionnelles.

Les édifices sont aussi devenus panaméens en 1984

¹¹ Les maisons ont été données ou cédées à bas prix par les militaires

La situation qui débute en 1990 est insolite : la Zone du Canal est encore aux mains des militaires américains mais sur le plan fonctionnel sous l'autorité d'un gouvernement civil panaméen. Le premier administrateur panaméen de la Zone du canal prend ses fonctions cette même année¹² et il reste encore 10 ans avant que les militaires ne descendent le drapeau U.S. pour la dernière fois le 31 décembre 1999. En **1993**, le nouveau gouvernement civil crée deux institutions différentes, la nouvelle Autorité du Canal de Panamá, dotée d'un régime spécial et l'Autoridad de la Región Interistmica (ARI). La première pour la gestion des opérations concernant le canal, l'autre, transitoire jusqu'en 2005, pour l'administration des biens rétrocédés.

En 1990, comme il était prévu, l'administrateur de la Commission du Canal est désormais panaméen, c'est-à-dire, l'équivalent d'un fonctionnaire américain dirigeant une entité gouvernementale américaine et cela jusqu'en **1999**. En 1991, le nouveau gouvernement civil du Panamá remet en question la situation et crée une commission ad-hoc intégrant pour la première fois le secteur privé auprès d'une nouvelle « Autorité du Canal de Panamá ». Cette entité dirige, selon une nouvelle législation panaméenne, toutes les activités du Canal. C'est une personnalité juridique autonome de droit public et financièrement indépendante. L'Administrateur (Directeur général du Conseil d'Administration) est désigné par le Président de la République. La Loi 21 de 1991 fixe un cadre réglementaire d'usage du sol de cette zone.

L'enjeu majeur pour les Panaméens est de réintégrer un espace, une population, des activités stratégiques et logistiques avec ses équipements. Tout repose sur l'obligation de continuer l'activité de transit mais en fonction des techniques sans cesse plus performantes et laissant comme dans la plupart des espaces portuaires des bâtiments désormais inadaptés aux besoins de la logistique. Il s'agit donc d'une reconversion non seulement des zones militaires abandonnées (Panamá n'a pas d'armée) mais aussi des zones portuaires qui accueillent des conteneurs sans cesse plus nombreux. L'implantation des projets doit répondre à des impératifs nouveaux pour la zone de rentabilité permettant de faire face non seulement à la demande mondiale mais aussi locale très marquée par la perte occasionnée par le départ des troupes. La stratégie repose sur deux temps, d'abord, la récupération du seul propriétaire de la zone, l'Etat américain, de la majorité des terres et des édifices au bénéfice de l'Etat panaméen et dans un deuxième temps, leur privatisation éventuelle avec la vente ou la location des biens aux particuliers, nationaux ou internationaux¹³.

La rétrocession entre les mains des civils et du marché

Pour la Capitale, c'est une chance extraordinaire d'avoir à proximité de tels espaces à restructurer et à offrir à ses administrations à l'étroit. Depuis 2000, l'enjeu est résolument urbain et économique avec un souci d'adaptation à la réalité économique. En fait, après cette période de transition au cours de la décennie 80 caractérisée par une attitude figée liée au fait qu'on ne sait pas quoi faire de ces quartiers, les Américains étant encore là, on maintient un statut quo très contrôlé par le régime militaire panaméen en place jusqu'en 1989. Puis succède une seconde phase qui s'affirme avec le changement politique en 1990, à partir d'un gouvernement civil et libéral, d'institutions spécialisées séparant d'une part les activités du

¹² En 1997, 92% des 9 766 emplois du Canal sont panaméens.

¹³ Pour comprendre les dispositions légales, voir l'article de N. Demyk : « le canal de Panamá : le nouveau statut et les contraintes de la mondialisation ». Problèmes d'Amérique latine, Documentation française n° 35, oct-déc.1999

Canal et, d'autre part, les biens rétrocédés inutiles à la vie du Canal, comme les anciennes zones militaires, résidentiels, les pistes d'aviation etc...

A partir de 1993¹⁴, l'Autorité de la Région Interocéanique (ARI), est une entité autonome de l'État, dotée du pouvoir d'exercer seule de manière privative, la garde, la mise en valeur et l'administration des biens rétrocédés, en coordination toujours avec les agences gouvernementales et le secteur privé. Elle est chargée de préparer les plans régionaux d'utilisation du sol en accord avec les autorités de l'État. Ces études aboutirent au Plan d'Occupation du sol de 1997 (Loi 27). Ses champs d'action s'exercent sur toute la zone civile exceptée le Canal. L'ARI commence à travailler sur la rétrocession des bases militaires maintenues en état jusqu'aux trois dernières années du traité. Dès 1993, commence la négociation privée des terres soit par achat soit par concession.

La présence militaire pendant les dix ans qui suivirent le début de la rétrocession (1979-1989) a donc en quelque sorte gelé les quartiers urbains et empêché les invasions et les changements d'usage. Seule une zone, relativement vaste, a connu des invasions sur les bordures à partir de 1985 de l'autre côté du Canal dans la zone forestière protégée, près de la ville d'Arraiján¹⁵. Ces occupations ne dérangent pas l'ordre établi de la ville.

Outre une reconversion civile de la zone, l'ARI a le monopole d'intervention pour évaluer ces biens et les mettre sur le marché en tenant compte du plan d'occupation du sol proposé en 1996. Il s'agissait d'une part de conserver les espaces fonctionnels destinés aux opérations de navigation et à son commandement et d'autre part de mettre sur le marché des terrains, des hangars, des maisons et des édifices collectifs occupés par les Américains, dont 12 bases militaires et même des pistes d'aviation à proximité de Panamá ou de Colon. Sur les 1400 km² que recouvre la zone américaine, la partie urbaine du canal représente 12 560 ha accompagnés de 3 626 hectares d'espaces vert urbains. L'ARI a aussi comme prérogative d'être un outil de promotion pour attirer les investisseurs et leur vendre des terrains et des équipements de la Zone. Il faut accueillir des investisseurs¹⁶ pour ces terrains et créer des activités économiques. Le défi est de transformer cette infrastructure militaire, dont la valeur a été estimée à 170 milliards de francs, en unités civiles et productives.

La pression foncière est contrôlée de fait par le poids de la propriété publique et la relative difficulté d'accès des biens rétrocédés (13568 édifices dont 8584 maisons). Toute la zone était dépourvue de cadastre puisque tout était propriété de l'État américain. L'ARI a donc du entreprendre l'élaboration d'un cadastre pour affecter une valeur économique à chaque parcelle qu'il a fallu gérer en coordination avec le cadastre national, l'Institut géographique Thommy Gardia et avec le service de la Réforme Agraire du Ministère de l'Agriculture. **Ces terrains ne sont toujours pas inscrits dans le registre public. A supprimer**¹⁷

En attendant le cadastre, la loi de 1979 s'est avérée une mesure prudente préservant l'avenir au détriment d'une appropriation rapide. Deux procédés, l'assignation et le changement d'affectation ont évité les ventes des biens en attendant la consolidation administrative.

¹⁴ Pérez Balladares est président de 1994 à 1999.

¹⁵ J.F.Cornu, A. Collin Delavaud : « Enjeux et méthode d'étude du risque éco-épidémiologique, la *trypanosomose américaine* dans la périphérie de la ville de Panamá » A paraître. Journées de géographie tropicales. Orléans. Septembre 2003.

¹⁶ A. Uribe souligne la prépondérance des investissements privés (60%) dirigés vers la zone centrale de la ville tandis que la zone rétrocédée n'attire que 2% dans les décennies 80 et 90. « La integración del área del canal y la nueva ciudad de Panamá ». *Tareas* n°107, avril 2001.

¹⁷

L'assignation offrait un usufruit pour une période déterminée à une personne publique ou privée. Au contraire, avec le changement d'affectation, le bien quittait le domaine public au profit d'une personne déterminée, qu'elle soit publique ou privée. L'obligation d'adopter une loi pour chaque changement fut un véritable frein à l'appropriation. Cependant, il y eut quelques occupations validées par la suite, des locations à un prix inférieur à celui du marché et des distributions d'immeubles au profit d'institutions gouvernementales sans souci de cohérence. L'envie d'avoir une part du gâteau a joué à tous les niveaux. L'impact psychologique de ce *corregimiento* d'Ancon (664,5 km²) est très fort. Ainsi, Le MOP s'est installé dans les hangars d'aviation de l'aéroport d'Albrook et le Département National de Investigaciones (DENI) dans l'énorme laverie d'Ancón¹⁸. L'Université a reçu un amphithéâtre de plus de 300 places, le Ministère de la Santé, celui de l'Agriculture des bâtiments etc..

Les changements d'affectation sur de vastes espaces ont été réalisés en faveur de la protection de l'environnement. Ainsi, furent créés les parcs nationaux (Parc Naturel Métropolitain 1985, Parc de la Soberania 1986, Parc Camino de Cruces en 1992). Aussi, les meilleurs espaces à urbaniser à proximité de la ville furent gelés. Outre la transisthmique déjà existante depuis 1942¹⁹, deux axes majeurs furent autorisés à se développer, le premier le long du canal jusqu'à l'écluse de Miraflores, le second est l'autoroute vers Colon dont le premier tronçon fut inauguré en 1999.

Cette période à la charnière de deux « époques » politiques différentes est assez curieuse voyant un gouvernement militaire populiste à la tête d'une situation de rétrocession inédite pour laquelle aucune expérience précédente n'est connue. La ville atteint 800 000 habitants et son taux de croissance reste élevé de l'ordre de 3%. Malgré une forte demande en logement ou en terrain à bâtir, la ville ne prend pas possession de force de cet espace autant convoité que rejeté dans la mémoire des citoyens.

La rétrocession s'est réalisée sur plusieurs années dans un climat de doute lié au changement de statut des biens rétrocédés et de ce fait relativement en douceur facilitant l'accès aux immeubles américains: 1522 édifices dont 800 furent attribuées à des panaméens, les autres à différentes entités gouvernementales nationales et internationales. Les autres ont quant à elles fait l'objet de transaction²⁰. Aujourd'hui, toutes celles d'Albrook, Curundu, Diablo Cardenas ont été achetées à la différence de Clayton. Cette demande modeste, qui s'explique aujourd'hui en raison de prix élevés et de l'entretien voire de la restauration de ces maisons souvent en bois, se répercute sur le marché du lotissement dans ce secteur²¹. La loi (Ley 21 du 2 juillet 1997) complétée par la résolution du 8 août 2000 réglementent les biens rétrocédés en maintenant le modèle de la cité-jardin pour les nouveaux projets.

L'intégration de la zone américaine²² n'a pas ralenti l'urbanisation périphérique. En effet, la ville, avec un million d'habitants à la fin du XX^e siècle est toujours bloquée par la Zone du Canal, et continue sa croissance dans les autres directions. En trente ans, de 1970 à 2000, la province de Panamá est passée de 576 000 h. à 1 383 000 h. Le taux de croissance de la

¹⁹ Avant le développement du réseau routier, le train était l'unique moyen de jonction entre les deux villes.

²⁰ Capital juillet 2003 : les prix du sol oscillent entre 31 et 100\$ le m² à Diablo, entre 100 et 200\$ le m² à Albrook et Ancón. 25 % seulement reste à vendre. Les appartements dans les édifices collectifs se vendent autour de 22 000\$ le m².

²¹ La pression est plus forte vers Tocumen bien desservie par les autoroutes (corridors nord et sud).

²² Il faudrait y ajouter les appartements (environ 3500) occupés par les Américains et localisés dans la ville même et la périphérie de Panamá.

province commence à diminuer passant de 3,4 à 3% en 1990 puis à 2,6 % en 2000. Le corregimiento d'Ancón qui rassemble la partie américaine à l'entrée pacifique du Canal sur 664km² comptait 11 518 habitants en 1990 accusait un légère baisse de sa démographie en 2000 avec 10 233 soit une densité de l'ordre de 16 hab. au km²

Malgré une demande élevée, il n'y a pas eu de chute de prix du foncier du fait de l'introduction lente sur le marché de ces nouveaux biens, difficiles à acquérir tant que le cadastre n'était pas réalisé et la valeur foncière précisée²³. Tout se passe comme si l'offre de la zone rétrocédée ne correspondait pas à la demande immobilière des habitants de Panamá. Pour les autorités, se tromper dans son intégration, c'était risquer une catastrophe économique. C'est pour cela que le modèle urbain américain a curieusement continué sans rupture et son paysage intact en dehors des zones de chantiers (échangeur et zone portuaire) est resté, de ce fait, peu intégré dans les parties résidentielles. En attendant le Plan de 1997, les investissements se détournent de cette zone dont on ne connaissait pas l'avenir. Pour les promoteurs, il était plus efficace d'obtenir une plus grande densité de m² construits, dans la zone du Centre Bancaire. Des investissements énormes ont donc eu lieu à l'opposé du Canal sur l'ancien aéroport de Paitilla qui avait cessé toutes activités en 1970 (les Américains avaient d'ailleurs rendu la presqu'île du même nom dès 1960). L'exemple de Costa del Este, projet planifié sur plus de 15 ans pour une superficie de 300hectares, établi sur une ancienne décharge illustre ce désengagement des investissements de la zone longeant le canal, dont on sait que l'usage ne changera pas même si le deuxième pont facilitera de nouvelles promotions immobilières.

Le Corridor sud favorise l'urbanisation à caractère aisé le long de la baie avec l'adjudication pour le concessionnaire de plus 35 hectares de terrains de l'ancien aéroport de Paitilla et de 30ha de remblai dans la baie. Ainsi fabriquera-t-on du sol urbain en zone humide et une autoroute sur pilotis sur l'océan Pacifique alors que la ville dispose d'immenses terrains bien desservis et mieux placés par rapport à la métropole. Sans doute les promoteurs trouvent-ils plus de souplesse dans ces secteurs marécageux que dans la zone du canal relativement réglementée et soumise aux longueurs administratives.

La valorisation des mangroves a commencé avec Costa del Este dans un vaste programme de lotissements aisés qui s'échelonna le long de la baie, tandis qu'à l'arrière, de l'autre côté de l'autoroute, se sont multipliés les lotissements populaires et de classes moyennes. Le secteur privé, impatient de répondre aux différentes offres sociales, n'a pas eu intérêt à investir dans le secteur de l'ARI. L'extension de la capitale reflète aujourd'hui cette contradiction existant entre le vide relatif de l'ex zone américaine et la rigidité caractéristique de la propriété publique de la terre – jusqu'à la réalisation du cadastre – avec la souplesse de la réglementation à l'Est qui autorise la construction en hauteur et la densification.

La faible densité de la ville américaine aurait pu faciliter l'occupation de terrains, or aucune invasion n'a été enregistrée dans cette partie alors qu'ailleurs ce genre d'occupation a permis l'accès au sol urbain à de nombreux migrants. Aujourd'hui, outre l'ARI, l'Autorité du Canal de Panamá (A.C.P.) surveille très fortement les territoires sous sa responsabilité. Chargée des opérations du canal et de leur sécurité, l'ACP gère un territoire bien délimité, patrouillé en permanence par ses gardes.

²³ Il était plus facile d'acheter une maison dans les résidences de Costa del Este

Les grandes transformations de la décennie 90 et les chantiers de l'an 2000

La décennie 90 est marquée par des réformes structurelles profondes sous la Présidence de **Pérez** Balladares (1994-1999) afin d'accélérer le processus d'adaptation du pays à la mondialisation²⁴. Elles visent à la fois à favoriser la libéralisation interne et externe de l'économie, à réformer l'Etat, à moderniser les infrastructures et les institutions grâce à la privatisation des services publics (télécommunications, électricité) et à la mise en concession (chemin de fer, autoroute). Une très forte promotion est lancée par ARI pour attirer les investissements dans la zone rétrocédée. La présidente Moscoso (1999-2004) avec qui se fera l'ultime passation avec les Américains, le 31 décembre 1999, freinera les concessions (aéroport), arrêtera la privatisation du secteur de l'eau **mais rencontra des difficultés** pour mener à bien son programme économique²⁵. Néanmoins, le contexte économique et la stabilité politique resteront favorables même si les crises asiatiques, russes et américaines freineront la dynamique observée durant la décennie 90.

Il fallait aussi prendre la mesure que le potentiel de terrains et d'installations existant dépassait l'échelle traditionnelle d'investissement et surpassait la fonction de transit séculaire pour développer des activités tertiaires, principalement le tourisme et la transformation industrielle des biens en transit. Cette promotion lancée par l'ARI au niveau international commença, dès 1996, avec la concession des ports existants – ou à créer – à des compagnies internationales. La zone rétrocédée est alors devenue un immense chantier accueillant des équipements de toute sorte et bien souvent de grande taille soit à destination du transit, soit pour le tourisme, soit pour la métropole.

La sacralisation n'est pas de rigueur ici ; il suffit de voir les nombreux chantiers en cours entre la zone portuaire et Ancón. Un échangeur, un agrandissement du port avec destruction de bâtiments désuets, un immense centre commercial, un centre de spectacles et un terminal routier²⁶. La transformation de l'aéroport d'Albrook est souvent évoquée. On a pensé recréer une cité administrative en créant toute une série d'édifices en ligne comme à el Prado ou peut être à la manière de Brasilia. La vocation administrative du quartier est déjà forte et vient d'être renforcé par les redistributions. La stabilité politique et la sécurité favorisent les investissements étrangers ainsi que le développement des affaires proprement panaméennes (terminal, centres commerciaux et immobiliers, tourisme).

Une meilleure accessibilité aux divers quartiers et au centre historique

Rompre l'isolement en rapprochant la ville américaine, en partie administrative, portuaire et point de passage obligé pour passer le pont et gagner Panamá Ouest est forcément un des premiers objectifs de la tentative de réintégration. L'amélioration de la jonction entre Balboa et la ville, en particulier El Chorillo et Santa Ana est aujourd'hui assurée par cet axe qui

²⁴ Panamá adhère à l'OMC en 1996, signe de nombreux accords avec les pays voisins et participe au projet du Plan Panamá-Puebla.

²⁵ A travers le Fonds d'Investissements Social (FIS), qui dépend directement de la présidence, seront redistribués pour la première fois une partie des bénéfices du canal et des ventes de l'ARI au profit de travaux à caractère sociaux dans tout le pays.

²⁶ Le groupe panaméen Los Pueblos construisit, sur 40 hectares, non seulement le terminal terrestre d'Albrook qui bouleverse le transport urbain et interurbain mais aussi un centre commercial et un centre de spectacles divers.

traverse toute la ville en passant au sud du Cerro Ancón, l'avenida central devenue l'avenida de los Martires.²⁷

Deux autoroutes prévues depuis plus de 10 ans, sont enfin réalisées avec peu d'incidence sur la zone rétrocedée, le corredor norte de 14km (1998) et le corredor sud de 19 km (2000). Ce dernier aboutit à l'aéroport de Tocumen et est construit sur la baie, en concession pour 30 ans. L'autoroute Panamá –Colon n'offre qu'un tronçon d'une trentaine de km et reste peu utilisée (péage élevé) alors que le trafic reste très lourd sur la transisthmique parallèle.

Le deuxième pont qui sera inauguré en 2004 va modifier non seulement l'accès de tout l'Ouest du pays à la Capitale. L'unique **Pont des Amériques** connaît des mouvements pendulaires intenses chaque matin et soir. Ainsi, la croissance des lotissements et de l'habitat spontané le long de l'autoroute ou de la Panaméricaine depuis plusieurs décennies va finir par former une vraie ville, celle d'Arraiján, dont le District regroupe 150000 habitants sans compter la ville de La Chorrera qui comptabilise 70 000 habitants ou les campagnes voisines relativement peuplées en raison de la proximité avec la capitale.

L'insertion du Centre Historique est aussi un enjeu symbolique très fort. Espace urbain de la ville depuis sa création en **1673** à la suite de l'abandon du site de Panamá Viejo, cette vieille ville a été fortement marquée par l'héritage espagnol, français et panaméen. Tout au long du XX^{ème} siècle, la juxtaposition de deux villes voisines, il s'est succédé des phases d'essor et de stagnation et le centre historique a subi les politiques urbaines antérieures lui faisant courir des risques de disparition avant que ce patrimoine ne soit reconnu sur le plan national et international. Elevé au rang de patrimoine mondial en 1997, la partie la plus ancienne a fait l'objet d'une réhabilitation partielle tant de la part du secteur public que de la part du secteur privé. Il offre, aujourd'hui, un paysage composite d'édifices restaurés habités par une population aisée voisinant avec des édifices soit condamnés car insalubres soit taudifiés et occupés par des populations très pauvres. Le processus spéculatif mis en marche s'oriente alors vers une gentrification à l'image de quelques centres historiques caraïbéens abandonnant leurs habitants de toujours y compris ceux des quartiers voisins comme celui de Santa Ana.

Les grands projets du début de la décennie 2000 affichent non seulement cette volonté de réintégration du Centre Historique à l'espace urbain réunifié mais aussi l'espoir d'en faire un des éléments moteurs du développement économique.

Une promotion touristique-commerciale

Comment détourner l'attraction de Miami ? Panamá prétend offrir un ensemble cohérent aux latino-américains soucieux d'avoir sur un même espace les affaires, les achats, quelques plages et visites culturelles. La position de hub de la ligne COPA (associée à American Airlines) facilite cette démarche en reliant toutes les capitales du continent.

Panamá s'est également équipée de divers centres commerciaux dans des points stratégiques de la ville, définis comme nœuds ou pôles de service dans le Plan Regulador del Area Metropolitana de Panamá de 1997. Mais les plus récents sont aussi plus luxueux pour répondre à la demande d'une clientèle internationale que le pays désire attirer. A vocation multiple, ils forment de grands malls avec parking. En dehors de la Via **España** qui offre un

²⁷ Elle se terminait brutalement dans la partie américaine dont la traversée était autorisée pour gagner le pont. Quelques grillages au pied du Cerro d'Ancón rappellent la militarisation de la zone. On savait, il y a 20 ans, qu'il ne fallait pas s'écarter de cette voie sous peine d'être interpellé

commerce de rue avec ses nombreuses boutiques, le schéma européen du shopping de quartier n'existe pas.

A l'entrée du Canal, la péninsule Armador perd sa fonction militaire pour devenir résolument touristique avec le soutien de l'ARI qui met en place hôtels, restaurants, port de plaisance et étudie l'implantation d'un musée consacré à la biodiversité tropicale dans une architecture de Franck Gehry. Notons aussi la transformation du fort Clayton, anciennement Quartier Général du Commandement Sud de l'Armée américaine, en technopole scientifique accueillant la Cité du Savoir (Ciudad del Saber) **avec la collaboration** de l'UNESCO. Véritable pépinière d'entreprises et de laboratoires, elle dépasse sa vocation locale en attirant les sociétés, les institutions et les universités internationales.

De ce fait, le Centre Historique à l'écart à la fois du Centre de la ville de Panamá (autour du CBI) et de la ville américaine par sa position quasiment insulaire (presqu'île), devient plus accessible. Les touristes accèdent désormais par ce lieu malgré le passage préliminaire par des paysages d'habitats délabrés qui constituent une barrière psychologique pesante, la pauvreté étant associée à l'insécurité. La dimension réduite du Centre Historique et le peu d'éléments à visiter ne retiennent pas longtemps les visiteurs qui apprécient cependant le chemin de ronde offrant une magnifique vue panoramique s'étendant de la baie, derrière laquelle s'élèvent les tours du CBI, jusqu'à Amador et à l'entrée du canal. Les quelques restaurants branchés retiennent encore peu les clients.

Depuis peu, le canal s'ouvre aux visiteurs parce qu'il est perçu comme une ressource supplémentaire pour les Panaméens et les tours opérateurs. Il est prévu, dans les paquets touristiques de deux ou trois jours, une visite de l'écluse de Miraflores. C'est une nouvelle approche imposée par la demande internationale plus que par les locaux qui ont longtemps mal vécu la présence du canal comme un intrus étranger. Il fait partie de l'histoire et de la culture panaméenne. De même, associe-t-on à cet ensemble touristique patrimonial, la nature tropicale. La protection de la nature que le Costa Rica a su si bien vendre à l'étranger n'est-elle pas semblable au Panamá ?. On va donc chercher à promouvoir cette composante du patrimoine à divers niveaux qu'ils soient commerciaux (grands hôtels en forêt, archipels marins, écotourisme, etc.) ou encore scientifiques (la recherche sur la biodiversité qui a bénéficié pendant plusieurs décennies de la présence de la Fondation américaine de la Smithsonian Institut).

Chaque année qui sépare de la période américaine réconcilie le Panamá avec son canal et avec les lieux qui l'entourent. L'originalité de cette cité-jardin militaire n'échappera pas longtemps à l'intérêt touristique. Vingt cinq ans après, il faut reconnaître que la zone urbaine américaine reste belle pour sa qualité environnementale, pour le soin apporté à l'entretien des espaces publics, la proximité des parcs forestiers et, pour les amateurs, la présence des belles maisons de bois un peu désuètes dont certaines restent à restaurer complètement. En satisfaisant la demande de maison dans un cadre végétal, elle semble répondre aux normes associées et prescrites par l'idée de développement durable, surtout lorsque les dernières maisons de bois auront été vendues pour leur permettre une rénovation dont elles ont besoin. La mise en patrimoine n'est cependant jamais évoquée. Il est encore trop tôt, alors qu'on reconnaît depuis 2003 l'intérêt de Panamá Viejo, premier port sur le Pacifique lié à la conquête espagnole des pays andins, mais est indéniablement en marche. La lenteur du processus d'acquisition des maisons l'a sauvé de la spéculation même si cette dernière l'a réservé à une clientèle qui en connaissait la valeur environnementale et foncière.

Une fois disparue l'ARI, les nouveaux propriétaires pourront-ils conserver intactes les parties résidentielles étant entendu que, du côté du canal même, les activités ont largement envahi le paysage urbain ?

Le danger est permanent et les habitants d'Albrook se battent pour ne pas voir leur paysage complètement transformé par des lotissements sur la piste d'aviation aujourd'hui civile et encore utilisée par des avionnettes. Le projet de cité administrative a été abandonné par manque de sens et de coût excessif. Il reste cependant la demande résidentielle qui perce dans des nouveaux lotissements entre Clayton et Albrook. Tout ce secteur bénéficie actuellement d'une hauteur limitée à cause de la piste d'aviation mais que se passera-t-il lorsque la piste sera construite et que des tours proposant des appartements avec des vues imprenables à la fois sur le canal, le Pacifique et la forêt protégée, jailliront de toute part. Quel sera l'impact du nouveau pont facilitant la jonction avec l'autoroute de l'Ouest à la hauteur d'Arraiján ?

Un processus de modernisation et d'intégration des zones d'activités logistiques

Aujourd'hui, la ville n'est plus la même avec des espaces portuaires, boisés et résidentiels à intégrer. En effet, elle est en train d'achever une révolution portuaire pour placer cet espace de navigation maritime privilégié au cœur de la logistique mondiale. Cette stratégie de développement intègre également la modernisation du canal. La dépendance du pays vis à vis de l'économie globale est importante puisque y transite 6,5% du commerce mondial. Cela signifie aussi une relation très forte avec le contexte international et, en particulier, les crises tant du monde asiatique, américain que latino-américain. Ainsi, si le nombre de navires est pratiquement resté le même, puisqu'il est limité par les délais de navigation sur le canal, le volume a lui beaucoup augmenté notamment à travers le trafic des portes conteneurs. Du choix de cette stratégie dépendra l'avenir économique du pays.

La modernisation des ports s'est faite en intégrant les deux pôles maritimes séparés seulement de 80 km mais réunis par le Canal. C'est le projet de travailler en même temps sur deux entrées du Canal qui a permis à la **Hutchinson** de l'emporter (MIT et Balboa). Une autre approche repose sur l'anticipation de l'avenir de la navigation commerciale. Actuellement, la faiblesse du canal, réside dans son impossibilité à faire passer des navires plus nombreux mais aussi de taille supérieure. Toute la demande commerciale pour les 30 à 40 prochaines années s'appuiera sur des navires plus grands, les Post-Panamax. Même si le passage par Panamá représente 22 jours de navigation contre seulement 5 jours de chemin de fer entre les deux côtes des Etats-Unis, la demande est bien présente face à la saturation des ports tant sur la Côte Est que Ouest des Etats-Unis. D'immenses parcs à conteneurs dotés de portiques postpanamax ont été installés sur des terrains rétrocédés mis en concession sur des remblais à moins de 3 km de la ville de Colon, de la zone Franche et du port de Cristobal. A Panamá, le port de Balboa a pu s'étendre sans difficulté après démolition de bâtiments de stockage qui n'avait plus de raison d'exister. L'intégration logistique entre les deux ports bénéficie aussi de la reconstruction de la ligne du chemin de fer, celui de 1850, sur le même emplacement avec vocation double, de service touristique pour les croisiéristes (les plus nombreux s'arrêtant à Colon) venant passer la journée à Panamá, et de « canal sec » pour les conteneurs. Les concessions accordées aux grands opérateurs commerciaux asiatiques ou américains associés à des panaméens affirment bien l'échelle mondiale des intérêts et des enjeux qui s'exercent sur cet isthme.

La Zone Franche de Colon, créée en 1948 n'a pas attendu le changement de millénaire pour s'agrandir. A proximité, Un Centre Logistique Multimodal est en train de se préparer

englobant les terrains rétrocedés de l'aéroport militaire de Colon près de Coco Solo. Enfin, un immense projet appelé Centre International du Commerce 2010 est dessiné à l'image même d'une intégration de plusieurs composantes existantes déjà dans les deux aires métropolitaines de Panamá et de Colon. Le canal est le cœur des regroupements d'activités (Cluster) rassemblant non seulement les services maritimes (ports, parcs à conteneurs, réparation des navires, soit 16500 emplois dont 9970 pour le canal seul), mais aussi les communications, les transports, les services commerciaux financiers et industriels, la Cité du Savoir, les services professionnels ou encore le tourisme.

Conclusion

Le développement anarchique hérité des dernières décennies se poursuit dans les périphéries tandis que les stratégies officielles tentent d'organiser ces espaces aux nœuds multiples en structure multimodale autour de deux pôles urbains principaux que sont Panamá et Colon. De taille différente, ces deux villes n'en demeurent pas moins les points forts de la zone centrale du pays. Colon, restant le premier port du pays continue, de recevoir des investissements considérables liés à la logistique, activité qui semble impulser une dynamique nouvelle de la ville en la sortant de son délabrement et de sa misère.

De l'autre côté, « Le processus d'intégration entre la ville de Panamá et la zone rétrocedée, pleine de hauts et bas, présente un solde positif. Des facteurs comme l'échelle de ce secteur ou la propriété publique de la terre n'admettent pas des prises en compte fragmentaires », écrit A. Uribe²⁸. Cette relative rigidité contraste effectivement avec la souplesse des programmes immobiliers dans le reste de la ville offrant peu de liens ou de respect par rapport à l'environnement. Seules les réalisations avec une qualité environnementale trouvent preneur à un prix élevé. Après ce fantastique essor, au début de la décennie 2000, l'intégration se poursuivra peut être à un autre rythme moins respectueux pour le passé et l'environnement à moins que les habitants de ces quartiers rétrocedés ne se mettent à défendre leur choix de vie dans une vraie cité-jardin et repoussent les projets de lotissements que le deuxième pont et les activités de logistique susciteront inévitablement.

²⁸ A.Uribe, La integración del area del canal y la nueva ciudad de Panamá. Tareas n°107 ,avril 2001