

## **Bài 51. Thực hành**

### **VIẾT BÁO CÁO NGẮN VỀ KÊNH ĐÀO XUY-Ê VÀ KÊNH ĐÀO PA-NA-MA**

#### **I – MỤC TIÊU BÀI HỌC**

Sau bài học, HS cần :

##### **1. Về kiến thức**

– Nắm được vị trí chiến lược của hai con kênh biển nổi tiếng thế giới là Xuy-ê và Pa-na-ma ; vai trò của hai con kênh này trong ngành vận tải biển thế giới.

– Thấy được những lợi ích về kinh tế nhờ có sự hoạt động của các kênh đào này.

##### **2. Về kĩ năng**

– Kĩ năng tổng hợp các tài liệu từ các nguồn khác nhau, từ các lĩnh vực khác nhau.

– Kĩ năng phân tích bảng số liệu kết hợp với phân tích bản đồ.

– Kĩ năng viết báo cáo ngắn và trình bày trước lớp.

#### **II – THIẾT BỊ DẠY HỌC**

– Các lược đồ kênh Xuy-ê và kênh Pa-na-ma.

– Bản đồ Các nước trên thế giới.

– Bản đồ Các nước châu Phi và bản đồ Tự nhiên châu Phi.

– Bản đồ Các nước châu Mĩ và bản đồ Tự nhiên châu Mĩ.

– Lược đồ thế giới, trên đó có đánh dấu vị trí của các kênh đào, các cảng biển được nói đến trong bài tập thực hành.

– Các tài liệu bổ sung về kênh đào Xuy-ê và Pa-na-ma.

#### **III – TIẾN TRÌNH TỔ CHỨC DẠY HỌC**

Vì bài tập đòi hỏi thao tác khá phức tạp : đọc và tóm tắt tài liệu, phân tích bản đồ và bảng số liệu, nên GV có thể chia lớp thành 2 hoặc 4 nhóm để các HS tập làm việc theo nhóm. Cũng có thể gộp hai bàn làm thành một nhóm học tập, tùy theo điều kiện cụ thể của lớp học. GV nên giao cho HS nhiệm vụ đọc trước tài liệu giới thiệu về kênh Xuy-ê và kênh Pa-na-ma, gợi ý các điểm chủ yếu nhất HS phải thực hiện trong bài thực hành.

## 1. Bài tập 1 về kênh Xuy-ê

Có khá nhiều tài liệu về kênh Xuy-ê. Trong số các tài liệu bằng tiếng Việt, GV nên tìm đọc "*Địa lí kinh tế vận tải biển*" của Nguyễn Khắc Duật, NXB Giao thông vận tải, 1987, tr. 32–37, "*Biển và cảng biển thế giới*" của Phạm Văn Giáp (chủ biên), Phan Bạch Châu, Nguyễn Ngọc Huệ, NXB Xây dựng, H., 2003, tr. 72–73. Trong các tài liệu tra cứu bằng tiếng Anh, thì phần mềm CD-ROM tra cứu *Microsoft Encarta Encyclopedia Deluxe 2001* (các phiên bản sau đó)



Tàu đang qua âu tàu Miraflores

cho thông tin phong phú hơn cả. Nếu dùng phần mềm tra cứu này, GV chỉ cần tìm mục từ *Suez Canal* là sẽ được các thông tin lựa chọn để mô tả cho HS. Cần nhớ rằng các miền đất này xa lạ đối với HS, GV nên kết hợp với những hiểu biết của mình về các cảnh quan trên Trái Đất để mô tả khung cảnh thiên nhiên được chính xác.

– HS hiểu được các nỗ lực vĩ đại của con người khi đào con kênh này.

– Đặc điểm vận hành vận tải đi qua kênh đào.

– Tại sao kênh đào Xuy-ê lại rơi vào tay đế quốc Anh.

– Con kênh đào này đã phục vụ quyền lợi của đế quốc Anh như thế nào.

– Những lợi ích do sự hoạt động của kênh đào và những thiệt hại nếu như kênh đào bị đóng cửa.

## 2. Bài tập 2 về kênh Pa-na-ma

Về kênh Pa-na-ma, trong số các tài liệu bằng tiếng Việt, GV nên tìm đọc "*Địa lí kinh tế vận tải biển*" của Nguyễn Khắc Duật, NXB Giao thông vận tải 1987, tr. 37–40, "*Biển và cảng biển thế giới*" của Phạm Văn Giáp (chủ biên), Phan Bạch Châu, Nguyễn Ngọc Huệ, NXB Xây dựng, H., 2003, tr. 73–75. Những trang bi hùng của việc đào kênh Pa-na-ma đã được dựng lại trong cuốn "*Những công trình vĩ đại của nhân loại*", tác giả Rơ-nê Poa-ri-ê (René Poirier), biên dịch Phạm Quý Điềm, NXB Trẻ, 2001, tr. 247 – 285. Trong các tài liệu tra cứu bằng tiếng Anh, thì phần mềm CD-ROM tra cứu *Microsoft Encarta Encyclopedia Deluxe 2001* (và các phiên bản sau đó) cho tài liệu phong phú hơn

cả. Nếu dùng phần mềm tra cứu này, GV chỉ cần tìm mục từ *Panama Canal* là sẽ được cả bài viết, hình ảnh và nhiều thông tin bổ sung khác. GV cho HS hình dung một số điểm sau đây :

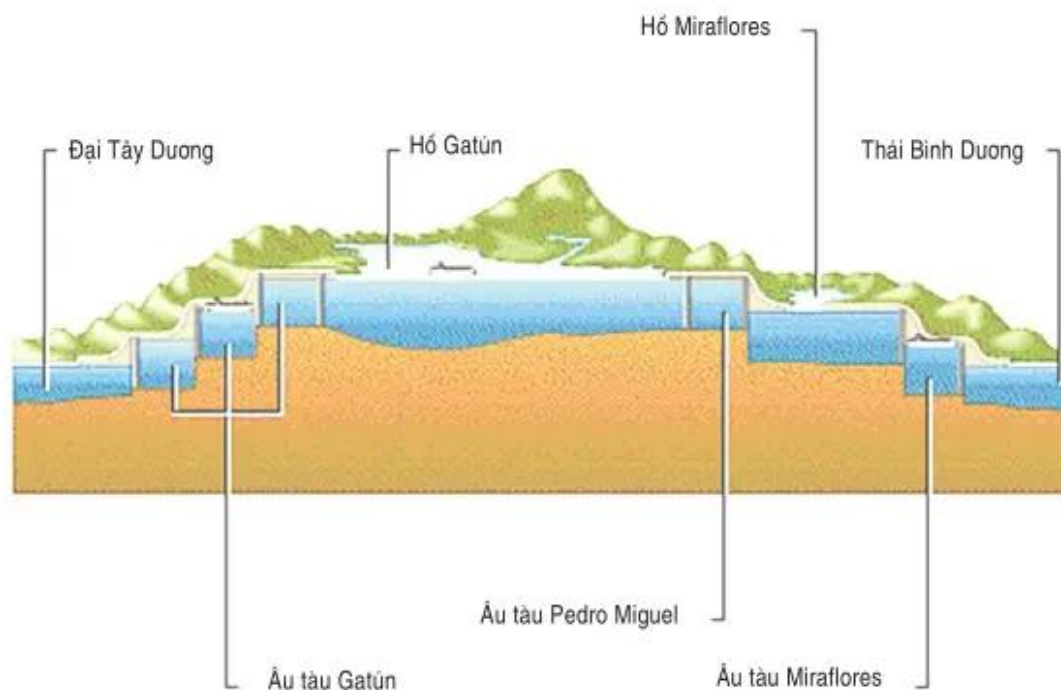
– Kênh Pa-na-ma nằm ở vị trí địa lí như thế nào ? (Trước kia Ma-gien-lăng đã đi từ Đại Tây Dương sang Thái Bình Dương bằng con đường nào ?). Đào kênh Pa-na-ma là để có con đường ngắn nhất nối Thái Bình Dương và Đại Tây Dương.

– Tại sao việc đào kênh Pa-na-ma lại rất gian nan ?

– Tại sao Hoa Kỳ lại luôn tìm cách kéo dài sự kiểm soát đối với kênh đào và vùng kênh đào Pa-na-ma ? Sự hoạt động đều đặn của kênh đào Pa-na-ma đem lại những lợi ích kinh tế to lớn nào cho Hoa Kỳ ?

– Tại sao nói việc Hoa Kỳ phải trao lại kênh đào Pa-na-ma cho chính phủ và nhân dân Pa-na-ma là một thắng lợi to lớn của nhân dân Pa-na-ma ?

GV cho HS quan sát sơ đồ tuyến kênh đào và vị trí của các âu tàu trong SGK. Ảnh ở trên là cảnh một con tàu đang qua kênh Pa-na-ma ở vị trí của âu tàu Miraflores là hình ảnh có tính chất bổ trợ cho việc hiểu rõ hơn hoạt động qua kênh đào. Giả sử tàu đi từ phía Đại Tây Dương (biển Ca-ri-bê) sang Thái Bình Dương. Sau khi chờ đợi đến lượt qua kênh, thì tàu sẽ được đặt dưới sự điều khiển của hoa tiêu và nếu tàu lớn thì cần có sự hỗ trợ của tàu lai dắt.



Sơ đồ mặt cắt tuyến kênh đào Pa-na-ma  
(dẫn theo *Microsoft Encarta Encyclopedia Deluxe 2001*)

Tàu chạy theo hướng nam – đông nam khoảng 11 km rồi vào âu tàu đầu tiên tại Ga-tún. Những người điều khiển ở âu tàu móc các sợi cáp kéo bằng thép vào tàu và các sợi dây cáp này được điều khiển bởi các đầu tàu xe lửa chạy bằng điện công suất lớn. Các đầu kéo này dẫn tàu qua âu tàu và giữ nó đứng yên khi âu tàu đang được bơm nước vào. Sau ba lần qua âu tàu thì tàu được nâng lên độ cao của hồ Ga-tún, 26 m trên mực biển. Hồ Ga-tún là một trong những hồ nhân tạo lớn nhất thế giới. Hồ này cung cấp nước cho các âu tàu bằng cách tự chảy, vì mỗi tàu qua kênh làm tiêu tốn 197 triệu lít nước ngọt. Để tiết kiệm nước, các tàu nhỏ thường được cho qua âu tàu cùng một lúc.

Tàu được tháo cáp, tự chạy bằng động cơ trên hồ Ga-tún, rồi đến Bam-boa, rồi qua khu vực khó khăn nhất có tên là *Gaillard Cut*, nơi hay xảy ra lở đất xuống kênh đào. Sau đó tàu lại qua âu tàu Pedro Miguel, qua hồ Miraflores và qua hai âu tàu cuối cùng cũng có tên là Miraflores trước khi xuống đến mực nước Thái Bình Dương. Khi qua các âu tàu, đều phải sử dụng các đầu tàu kéo chạy điện.