

Onweerstaanbaar voor imperialisten

Donald Trump aast op op gebiedsuitbreiding. Gaza, Groenland en Canada zijn de revue gepasseerd, en ook het Panamakanaal. Volgens de Amerikaanse president was het een fout van de Verenigde Staten om het ooit aan Panama te geven. Het gaat Trump om economische macht – precies de reden dat het kanaal begin 20ste eeuw werd aangelegd want het vormt via de Caraïbische Zee een directe verbinding tussen de Atlantische en de Stille Oceaan. De lange geschiedenis van het Panamakanaal is er een van grenzeloze ambities, talloze mislukkingen en... vele slachtoffers. Ivo van de Wijdeven vertelt meer.

Het verhaal van het Panamakanaal begint vijfhonderd jaar geleden aan het hof van de Spaanse koning Karel V. Conquistador Vasco Nunez de Balboa stak in 1513 vanuit de pas gestichte kolonie Darién (aan de kust van het huidige Colombia) de landengte van Panama over en claimde de Stille Oceaan voor Spanje. Hoog in de bergen zag Balboa dat de Atlantische en de Stille Oceaan hier slechts gescheiden werden door een verleidelijk smal stukje land. Helaas bleek er geen natuurlijke waterweg te zijn, waarop Karel V in 1534 opdracht gaf om de mogelijkheid van een kanaal te onderzoeken. Daar kwam toen niets van terecht, maar eind 17de eeuw raakte de Schotse avontuur William Paterson bezeten van het idee om de lange zeiltocht rond Kaap Hoorn overbodig te maken met een kanaal door de regio Darién. Paterson beweerde een plek gevonden te hebben zonder bergen met 'brede valleien van kust tot kust'. Volgens hem zou Schotland met een kanaal 'de poort naar de Stille Oceaan en de sleutels naar het universum' bezitten. Jaloers op de koloniale rijkdom van hun Engelse zuiderburen, schraapten de Schotten 400.000 pond bij elkaar – de helft van al het beschikbare kapitaal in het land – en in de zomer van 1698 vertrok Patterson met 1200 kolonisten naar Darién. Dat was door de Spanjaarden verlaten en niet zonder reden.



'Welnu jongeman, zolang ik hier aan het graven ben, zie ik graag een langdurige achteruitgang in de Revolution Business, zegt Uncle Sam/de VS als grote buur'neerbuigend tegen Midden-Amerika, belichaamd door een fiks bewapend rebelletje (spotprent 1903, Library of Congress).



1

Eenmaal aangekomen werden de Schotten geplaagd door ziekte, honger en aanvallen van de Cuna, de oorspronkelijke bewoners van het gebied. Na zeven maanden keerden de overgebleven kolonisten met de staart tussen de benen terug naar huis. Twee andere expedities mislukten ook faliekant; niet in de laatste plaats door tegenwerking door de Spanjaarden, die niets zagen in deze inmenging in hun koloniale achtertuin. Als gevolg van de Darién Disaster stierven uiteindelijk tweeduizend Schotten en was Schotland failliet. Dat maakte de Act of Union van 1707 die het koninkrijk met dat van Engeland verenigde, onvermijdelijk.

Bonte stoet ingenieurs

Desondanks bleef het idee voor een kanaal dwars door Midden-Amerika springlevend. De Amerikaanse Founding Fathers Benjamin Franklin en Thomas Jefferson zagen het als respectievelijk een bron van welvaart en een manier om de Amerikaanse macht uit te breiden. Toen de Spaanse greep op Midden-Amerika begin 19de eeuw verslapte trok een bonte stoet van door machthebbers en miljonairs gesponsorde Amerikaanse, Engelse, Franse, Italiaanse, Deense en Nederlandse ingenieurs en avonturiers naar de landengte van Panama. Ze zaten elkaar in de haren en de meesten van hen was hetzelfde lot beschoren als de Schotten.

Zowel de Amerikanen als de Britten zagen zichzelf als de aangewezen hoeder van een toekomstig kanaal, maar om een hoogoplopend conflict te voorkomen beloofden ze elkaar in 1850 plechtig in een verdrag om af te zien van de bouw ervan. Vooral voor de Amerikanen was géén kanaal beter dan een kanaal in handen van een buitenlandse macht. En hoewel Washington na de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865) sterk inzette op het vergroten van de eigen invloedssfeer in



2

Midden- en Zuid-Amerika, bleef het vasthouden aan het verdrag, vooral uit vrees dat het voor de machtige Britse Royal Navy een peulenschil zou zijn om een dergelijk kanaal te veroveren.



3



4

1. Vogelvluchtbeeld uit 1912 (Wikimedia Commons).
2. President Roosevelt in een stoom-shovel in de Culebra-kloof, 1906 (Library of Congress).
3. Roosevelt inspecteert in 1906 de voortgang; bij zijn gezelschap ook zijn vrouw Edith met een antimuggen-voile om haar hoed (Library of Congress).
4. Spaanse arbeiders aan het Panamakanaal, begin 20ste eeuw (Wikimedia Commons).

(1869) zag hij zichzelf als de aangewezen persoon om ook een Panamakanaal te realiseren, ook al had hij de landengte nog nooit met eigen ogen gezien. Toen de eerste spade de grond in ging hingen er banieren waarop De Lesseps werd gevierd als 'het grootste genie van de 19de eeuw'.

Zijn project werd echter een debacle van ongekennde omvang. Arbeiders en ingenieurs die aan het kanaal werkten werden geplaagd door epidemieën van malaria en gele koorts. Dat die ziekten werden verspreid door muggen was eerst nog onbekend en het dieet van mosterd, cognac en sigaren dat werd ingezet, bood geen soelaas. De Franse poging om een kanaal op zeeniveau te graven kostte uiteindelijk zo'n 20.000 levens, voornamelijk Jamaicaanse contractarbeiders die onder barre omstandigheden het zware werk moesten verzetten. Het regende bijna constant en aardbevingen en bosbranden hielpen evenmin mee.

Het werk schoot totaal niet op en ook financieel liep het geheel uit de hand. De Franse overheid bleef lange tijd achter De Lesseps' Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama staan, maar een faillissement bleek in 1899 onafwend-

Dieet van mosterd, cognac en sigaren

In 1880 sprong niemand minder dan de Franse ingenieur Ferdinand de Lesseps in het gat. Na de voltooiing van het Suezkanaal

baar. Daarna kwam in de rechtbank aan het licht dat de gevierde ingenieur miljoenen francs aan steekpenningen had betaald.

Amerikaanse vazalstaat

Uiteindelijk liet de ambitieuze Amerikaanse president Theodore Roosevelt de failliete Franse boedel opkopen voor 40 miljoen dollar. De Britten verzetten zich hier niet tegen. Zij hadden de handen vol aan de rest van hun Empire, met name de Boerenoorlogen (1880-1902) in Zuid-Afrika.

De regering van Colombia, waar de landengte van Panama sinds begin 19de eeuw onder viel, verzette zich wel, want Washington eiste volledige controle over de Kanaalzone. Eerst speelde Roosevelt met de mogelijkheid van een Amerikaanse invasie, maar uiteindelijk wakkerde hij een separatistische opstand aan. Onder Amerikaanse vleugels riepen de Panamezen in 1903 een onafhankelijke republiek uit, al moesten ze vervolgens een verdrag ondertekenen dat Panama reduceerde tot een Amerikaanse vazalstaat én de Kanaalzone 'voor eeuwig' onder Amerikaans militair gezag plaatste.

De grootste bouwkundige uitdaging vormde de beruchte Culebra-kloof op het hoogste punt. Driekwart van het totale graafwerk ging in dit 14 kilometer lange stuk kanaal zitten

De eerste jaren sloegen de Amerikanen dezelfde heilloze weg in die de Fransen hadden gevolgd. Malaria en gele koorts joegen de Amerikaanse ingenieurs massaal naar huis, ondanks lokkertjes als hoge salarissen, veel vakantiedagen en gratis huisvesting. Moegestreden legde hoofdingenieur John Stevens in 1907 het bijltje erbij neer.

De beruchte Culebra-kloof

Toen besloot Roosevelt het Amerikaanse leger opdracht te geven om het Panamakanaal te voltooien, met behulp van contractarbeiders. Zo plaatste hij het project 'onder de hoede van mannen die aan het werk blijven [...] totdat ik zeg dat ze het mogen opgeven'. Luitenant-kolonel George Washington Goethals gooide het plan voor een kanaal op zeeniveau in de prullenbak ten faveure van een ouder plan dat voorzag in sluizen en een groot kunstmatig meer op 26 meter boven zeeniveau als onderdeel van de vaarweg. De grootste bouwkundige uitdaging vormde de beruchte Culebra-kloof op het hoogste punt. Driekwart van het totale graafwerk ging in dit 14 kilometer lange stuk kanaal zitten, met onder andere 300 graafmachines en 160 treinen bij temperaturen

die soms de 50 graden Celsius aantikten. De frequente aardverschuivingen maakten dat het allemaal jaren duurde. 'Vandaag graaf je, morgen stort het in', grapt contractarbeiders bitter. De meesten van hen, zo'n 45.000 man, kwamen van Barbados. Net als de Fransen behandelden de Amerikanen deze gekleurde arbeidskrachten bar slecht. Ze moesten het gevaarlijkste werk doen en in de Kanaalzone gold strikte segregatie. Het grote verschil was dat de Amerikanen wél de muggen bestreden die besmettelijke ziekten verspreidden. Uiteindelijk stierven in de Amerikaanse periode 'maar' 6000 werknemers.

Het Amerikaanse leger wist het Panamakanaal uiteindelijk te voltooien. Op 15 augustus 1914 voer het Amerikaanse stoomschip Ancon als eerste schip door het kanaal – bijna twee jaar eerder dan gepland. De totale kosten waren met 375 miljoen dollar lager dan geraamd. In tien jaar tijd was 180 miljoen kubieke meter grond afgegraven. Zelfs de contractarbeiders waren trots. 'Ik heb de dood vaak in de ogen gekeken', schreef een van hen, 'Maar godzijdank leef ik nog om te zien wat een geweldige verbetering het kanaal is en mee te kunnen delen in de wereldwijde bewondering die het oogst.'

Miljoen dollar aan tol

Na de voltooiing van het Panamakanaal hielden de Amerikanen de touwtjes stevig in handen. De strategische waarde was groot: schepen konden voortaan in 8 tot 11 uur van de Atlantische Oceaan naar de Stille Oceaan komen. Omvaren onderlangs, via Kaap Hoorn, kostte zeker twee weken langer en veel meer brandstof. Na de Tweede Wereldoorlog vonden echter steeds meer Panamezen dat de Kanaalzone bij Panama hoorde. Gewelddadige studentenprotesten leidden in 1977 ertoe dat de Amerikaanse president Jimmy Carter en de Panamese juntaleider Omar Torrijos het 'Verdrag inzake de permanente neutraliteit en exploitatie van het Panamakanaal' ondertekenden. Conform dat verdrag droeg Washington op 31 december 1999 de sleutels over aan de Panamakanaalautoriteit.

Dat is president Donald Trump nu een doorn in het oog. Driekwart van de schepen die door het kanaal varen, komen uit of gaan naar de VS. Er is ruimte voor 32 schepen per dag. En die moeten flink wat tol betalen. Een tanker vol vloeibaar gas kan daar zo maar een miljoen dollar aan kwijt zijn. Als het heel druk is, worden beschikbare doorvaarten voor een veelvoud geveild. Trump wil van die tol af om zo de kosten voor Amerikaanse exporteurs te drukken en ook – belangrijker nog – dat Amerikaanse schepen voorrang krijgen. In zijn stoutste dromen gaat Trump zijn verre voorganger Roosevelt achterna en pikt hij de Kanaalzone weer in. Het Panamakanaal is simpelweg onweerstaanbaar voor imperialisten.

Ivo van de Wijdeven is historicus en analist. Zijn nieuwste boek is *Alle rafelranden van Europa* (Unieboek/Spectrum, 2024).

VERDER LEZEN

► **Matthew Parker**, *Panama Fever. The Battle to Build the Canal*, Cornerstone, 2007