

Een land voor een kanaal

Eeuwig hadden de Amerikanen moeten heersen over het Panamakanaal. Maar de concessie loopt, dankzij de toegeeflijkheid van Jimmy Carter, op 31 december af....

[door Willem de Bruin](#) 11 december 1999, 00:00

PRESIDENT Clinton zal er niet bij zijn op 31 december. Die dag krijgt de Midden-Amerikaanse republiek de lang gewenste soevereiniteit terug over wat in de loop der jaren uitgroeide tot een van de belangrijkste symbolen van het 'yankee-imperialisme' in Latijns Amerika: het Panamakanaal. Clintons adviseurs vinden het echter te gevaarlijk de president rond de millenniumwisseling te laten reizen. Dit tot ergernis en frustratie van de Panamezen, die maar moeilijk kunnen geloven dat dit de enige reden is, zeker nu Clinton ook bij de symbolische overdracht, volgende week dinsdag, verstek laat gaan.

De frustratie van de Panamezen kan niet los worden gezien van de dubbelzinnige relatie die zij altijd met de VS hebben onderhouden. De ironie wil dat het land nooit bestaan zou hebben als de Amerikanen de Panamezen destijds, in 1903, niet een handje hadden geholpen, onder het motto 'jullie een eigen staat, wij een kanaal.'

Het idee voor een kanaal is zo oud als de ontdekking van Amerika. Karel V gaf reeds in 1534 opdracht de mogelijkheid te onderzoeken de slechts zestig kilometer brede landengte te doorgraven. Zover zou het toen niet komen. De problemen waarvoor de Spanjaarden zich zagen gesteld, gingen de technische mogelijkheden van die tijd ver te boven. Hemelsbreed mocht de afstand niet veel lijken, de bergketen die de landengte in de lengterichting doorsnijdt, zou ook latere plannemakers nog de nodige hoofdbreken bezorgen. Karels opvolger Philips II had bovendien zijn handen vol aan politieke problemen in Europa, niet in de laatste plaats de slepende oorlog tegen de opstandelingen in de Nederlanden.

Panama werd niettemin een belangrijke overslagplaats. Het goud dat de Spanjaarden uit onder meer Peru en Californië haalden, ging eerst per schip naar Panama. Daar werd de buit over land naar de andere kant van de landengte getransporteerd en vervolgens naar Europa verscheept.

Pas in de eerste helft van de negentiende eeuw werd opnieuw serieus nagedacht over een vaarweg door de landengte. De Spaanse koloniën hadden zich toen inmiddels losgemaakt van het moederland. James Monroe, president van de eveneens nog jonge republiek van de Verenigde Staten van Amerika, liet de Europese mogendheden in 1823 weten dat Washington het niet zou accepteren wanneer Europa zich nog langer met Latijns Amerika bemoeide. Men behield zich bovendien het recht voor, in te grijpen wanneer de legitieme belangen van de VS in dit werelddeel dat vereisten.

Voor de VS vervulde Panama een niet minder belangrijke functie dan voor de Spanjaarden. Tot 1868 ontbrak een directe spoorverbinding tussen de oost- en de westkust van de VS. Gevoegd bij de risico's die het reizen over land met zich meebracht, namen veel reizigers in die tijd de omweg via Panama. In 1855 was met Amerikaans kapitaal - en ten koste van de levens van 25 duizend arbeiders - de aanleg van een spoorweg over de landengte voltooid. Wie van New York naar San

Francisco wilde, nam de boot naar Panama, stak de landengte over en stapte aan de andere kant op een boot die hem naar San Francisco bracht.

Het idee voor een kanaal was daarmee allerminst van de baan. De Amerikaanse regering dacht daarbij niet alleen aan Panama, maar had inmiddels ook het oog laten vallen op een tracé door Nicaragua, dat weliswaar langer was, maar door vlakker terrein liep. Het kanaal won voor de Amerikanen sterk aan urgentie na de Spaans-Amerikaanse Oorlog (1898-1900), met als inzet de zeggenschap over Cuba. De kruiser Oregon deed er 68 dagen over om van de marinebasis in San Francisco via Kaap Hoorn de Cubaanse wateren te bereiken. Wilde Washington de Monroe-doctrine daadwerkelijk kracht kunnen bijzetten, dan was een snellere vaarweg van de Stille naar de Atlantische Oceaan absoluut noodzakelijk. Een vaarweg onder controle van de VS, wel te verstaan.

Met deze laatste wens dreigden de VS in conflict te komen met Groot-Brittannië, op dat moment nog altijd de belangrijkste zeevarende natie, dat natuurlijk gebaat was bij een vrije doorvaart. Washington en Londen waren daarom in 1850 overeengekomen dat geen van beide landen 'het recht zal krijgen of behouden om alleen toezicht te houden op een kanaal'.

De tijd drong, want in Panama werd op dat moment reeds druk gegraven door de man die wereldfaam had verworven met de aanleg van het in 1869 geopende Suezkanaal, de Franse graaf Ferdinand de Lesseps. Diens Compagnie Universelle du Canal Interocéanique had in 1878 van de Colombiaanse regering - Panama was toen nog Colombiaans grondgebied - een concessie voor 99 jaar gekregen.

De Amerikanen zagen dit met lede ogen aan en de druk om de afspraak met Groot-Brittannië op te zeggen, nam toe. Nieuwe onderhandelingen met Londen resulteerden na veel touwtrekken en forse druk van Amerikaanse kant in november 1901 in het Hay-Pauncefote Verdrag. Washington trok hierin duidelijk aan het langste eind. Volgens het nieuwe verdrag zou de kanaalzone nog steeds neutraal gebied zijn, maar de VS zouden belast worden met de handhaving van de neutraliteit en het politietoezicht.

De volgende vraag was of men vast zou houden aan een kanaal door Nicaragua, of toch Panama moest kiezen. Deze kwestie was nog tijdens de onderhandelingen actueel geworden doordat De Lesseps in 1889 na negen jaar graven, 260 miljoen dollar en 22 duizend doden het hoofd moest buigen voor technische problemen, tropische ziekten en geldgebrek. In 1902 besloot het Amerikaanse Congres voor 40 miljoen dollar de Franse concessie over te nemen.

DE COLOMBIAANSE regering stemde ermee in een zone van tien kilometer breed voor honderd jaar aan de VS af te staan. In ruil daarvoor zou Colombia tien miljoen dollar ineens ontvangen, plus een jaarlijkse vergoeding van 250 duizend dollar. Alles leek daarmee geregeld, tot in de zomer van 1903 het parlement in Bogotá, ondanks dreigende taal uit Washington, weigerde het verdrag te ratificeren. De parlementariërs maakten bezwaar tegen het opgeven van de soevereiniteit over de kanaalzone en vonden ook de aangeboden vergoeding te laag.

Voor de Verenigde Staten stond te veel op het spel om zich hier voetstoots bij neer te leggen. Zij wisten zich daarbij gesteund door de Fransen, die hun 40 miljoen dollar wilden hebben, maar ook door de plaatselijke elite in Panama, die bang was dat Washington alsnog Nicaragua zou kiezen, waarmee veel geld aan hun neus voorbij zou gaan. De gevoelens van verbondenheid met Colombia waren in deze verre uithoek van het land nooit erg sterk geweest.

Hierop trad een scenario in werking dat in allerlei varianten nog vaak zou worden herhaald. Terwijl in de Amerikaanse media artikelen verschenen onder koppen als 'Wat zou er gebeuren als in Panama een opstand uitbrak?', werd achter de schermen druk overlegd met vertegenwoordigers van de Panamese zakenwereld. Deze lieten weten wel een 'spontane opstand' te willen organiseren, mits men kon rekenen op steun van de VS. Hierop stoomden 'met het oog op mogelijke ongeregelde' drie oorlogsschepen op naar Panama die op 3 november 1903 in Colón aan de Caribische kust arriveerden.

Nog dezelfde avond meldde de Amerikaanse consul aan Washington: 'De opstand is hedenavond om zes uur uitgebroken. Geen bloedvergieten. Officieren gevangenen genomen. Hedennacht wordt een regering gevormd.' De volgende dag riep, onder het toeziend oog van Amerikaanse mariniers, een voorlopige regering de onafhankelijkheid van Panama uit.

Twee dagen later werd de nieuwe regering door de Verenigde Staten officieel erkend en op 13 november ontving president Theodore Roosevelt de eerste Panamese ambassadeur in Washington, Buneau-Varilla, voorheen vertegenwoordiger van de Franse kanaalmaatschappij. Reeds op 18 november lag de tekst van een nieuw kanaalverdrag op tafel, dat aanzienlijk verder ging dan de oorspronkelijke overeenkomst met Colombia.

De VS kregen nu een eeuwigdurende concessie en volledige zeggenschap over een zestien kilometer brede kanaalzone, 'met algehele uitsluiting van de macht, autoriteit en soevereine rechten van de republiek Panama.' Een kleine twee maanden later zou Roosevelt zonder blikken of blozen verklaren dat de Amerikaanse regering 'niet ook maar de minste rol (heeft) gespeeld om deze revolutie voor te bereiden, op te wekken of aan te moedigen'.

Eind 1904 gingen de eerste 1800 arbeiders in Panama aan de slag. Roosevelt onderstreepte met een bezoek aan de graafwerkzaamheden het belang dat de regering aan het project hechtte. Het was de eerste buitenlandse reis van een Amerikaanse president. 'Dit is een van de grote werken van de wereld, groter dan u wellicht op dit moment beseft (. . .) Wat de besten van het Amerikaanse volk hier hebben laten zien, maakt dat ik als een nog trotsere Amerikaan terugkeer.'

Waar De Lesseps faalde, slaagden de Amerikanen. Maar ook zij konden niet voorkomen dat de kosten gierend uit de hand liepen. Dankzij betere mogelijkheden malaria te bestrijden, bleef het aantal arbeiders dat om het leven kwam 'beperkt' tot 6.823.

Op 15 augustus 1914 werd het kanaal ingewijd door het stoomschip de Ancón, dat met 200 genodigden de route in negen uur en veertig minuten aflegde.

Bijna honderd jaar bleef Panama een land waarvan de inwoners een grens over moesten om van de ene naar de andere kant te kunnen reizen. In 1977 stemde president Carter er uiteindelijk mee in de 'eeuwigdurende' concessie op 31 december 1999 te laten aflopen.