



Nicaraguakanaal

RODE MEESTERZET OF WITTE OLIFANT?

JORGE MEJIA PERALTA

In de 19^e eeuw was Nicaragua een van de beoogde locaties voor een verbinding tussen de Atlantische en Stille Oceaan. Met de aanleg van het Panamakanaal verdwenen de plannen in de koelkast. Maar nu lijken ze met steun vanuit China toch uitgevoerd te worden. De ecologische, sociale, geopolitieke en economische implicaties zijn gigantisch – als het echt zover komt.

Steven Mons

Het lijkt erop dat het Panamakanaal in de nabije toekomst haar monopolie als doorvaarroute voor scheepvaart tussen de Atlantische en Stille Oceaan gaat verliezen. Eind 2014 zou in Nicaragua moeten worden begonnen met het uitgraven van een tweede interoceanisch kanaal in Midden-Amerika. Een Chinese telecommagnaat heeft vorig jaar stilletjes de benodigde concessies in Nicaragua verworven, wat hem toe-

stemming geeft te starten met de voorbereidingen voor de aanleg van het grootste civiel-technische bouwwerk uit de geschiedenis van Latijns Amerika. Voorstanders benadrukken economische voorspoed en werkgelegenheid; tegenstanders wijzen op desastreuze gevolgen voor mens en milieu.

Al eeuwenlang wordt er in Nicaragua gedroomd over de aanleg van een interoceanisch kanaal. Beroemde zeevaarders, fysisch geografen, rijke zakenlieden en waterbouwkundigen hebben de kolossale junglerivieren van Nicaragua afgespeurd op zoek naar de geschiktste route. 'De persoon die de doorgang tussen de twee oceanen onder zijn gezag heeft, kan zichzelf als eigenaar van de wereld beschouwen', schreef de beroemde Spaanse *conquistador* Hernán Cortés in de 16^e eeuw. Uiteindelijk kwam het langgekoesterde kanaal niet in Nicaragua maar in Panama te liggen, en dat steekt de *Nica's* nog steeds. De mysterieuze Chinese entrepreneur Wang Jing biedt nu nieuwe hoop voor het grootste en tevens armste land in Midden-Amerika.

OP DE SCHOP

De cijfers zijn duizelingwekkend. De kosten voor de aanleg van een Nicaraguakanaal worden geraamd op zo'n 30 miljard euro, wat neerkomt op viermaal het bruto binnenlands product (BBP) van Nicaragua in 2011. Er gaat in totaal 40.000 vierkante kilometer op de schop, ongeveer een derde van het totale landoppervlak.

Foto links: Felle protesten in Managua tegen het verlenen van concessies aan een Chinese firma voor het graven van een interoceanisch kanaal door Nicaragua (13 juni 2013). Op het spandoek: 'Ortega landverrader'.

Supertankers tot 250.000 ton moeten door de binnenwateren van Nicaragua gaan navigeren, een verdubbeling van de tonnenmaat van het gemoderniseerde Panamakanaal (kader 'Tweede kanaal' en kaart, pag. 8). Ook qua afmetingen kent het Nicaraguakanaal geen gelijke. Hoewel de definitieve route pas komende zomer bekend wordt gemaakt (kader 'Mogelijke routes', pag. 8), zal het kanaal ongeveer 290 kilometer lang worden. Dat is drie keer het Panamakanaal, dat 82 kilometer meet.

De komst van het kanaal is echter nog niet helemaal zeker. Momenteel zijn er zo'n 400 experts bezig de technische, topografische, ecologische en financiële haalbaarheid te onderzoeken. De lijst met moeilijkheden en bezwaren is vrijwel eindeloos en varieert van orkanen en aardbevingen tot het verdwijnen van unieke diersoorten en de gedwongen verplaatsing van inheemse bevolkingsgroepen. Het plan voor een verbindingskanaal in Nicaragua kent dan ook meer tegenstanders dan voorstanders.

In juni 2013 tekenden Wang Jing en de Nicaraguaanse president Daniel Ortega een overeenkomst die de realisatie van het Nicaraguakanaal opeens erg dichtbij brengt. Wang Jing is naast eigenaar van een Chinees telecombedrijf ook president van de Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Group (HKND). De deal die Ortega en Wang Jing sloten, geeft HKND het recht om de komende vijftig jaar een interoceanisch kanaal te bouwen en te managen in Nicaragua. De concessie kan met nog eens vijftig jaar worden verlengd en geeft HKND ook alle ruimte om secundaire infrastructuur zoals diepzeehavens, wegen, oliepijpleidingen en vliegvelden in de nabije omgeving van het kanaal aan te leggen. Wang Jing krijgt dus zeggenschap over grote stukken Nicaraguaans grondgebied voor de komende eeuw. De grote groep tegenstanders zien het weggeven van concessies dan ook als de ultieme uitverkoop van de soevereiniteit van het land en wijzen cynisch op de vorming van een 'Chinaragua'.

President Ortega veegt alle kritiek van tafel: 'Dit is een project dat welzijn, voorspoed en geluk naar het Nicaraguaanse volk zal brengen'. Nicaragua is momenteel na Haïti het armste land op het westelijk halfrond. Met de deal krijgt het land een controlerend eigendomsbelang van 51% en een vast percentage van de inkomsten. Daarnaast moet de aanleg van het kanaal de nationale economie een flinke oppepper geven. Officiële groeiprognozes van HKND en de Nicaraguaanse regering spreken van een jaarlijkse economische groei van 10,8%. Ook zullen volgens de cijfers de komende vijftien jaar ongeveer een miljoen banen worden gecreëerd. Dit zijn erg aantrekkelijke statistieken voor een land waar 45% van de 6 miljoen inwoners in armoede leeft en waar 53% werkloos is. Daarbij zal een interoceanisch kanaal veel buitenlandse investeerders aantrekken, zoals ook in Panama het geval is.

Maar de weerstand is groot en het gebrek aan transparantie roept veel vragen op. Wie gaat het project bekostigen? Zit de Chinese overheid achter het project? Krijgt het publiek ooit de volledige impactstudies te zien die momenteel worden uitgevoerd?



Plannen voor een interoceanisch kanaal zijn er al eeuwenlang. De Amerikaanse *Goldrush* (1848-1855) bracht deze in een stroomversnelling doordat een kanaal in Midden-Amerika de snelste route zou vormen tussen New York en het booming San Francisco. De uiteindelijke keuze viel evenwel op Panama. Deze in de jaren 1870 door Julius Bien & Co in New York uitgegeven kaart toont de mogelijke route van een kanaal door Nicaragua.

Vormen orkanen en vulkaanuitbarstingen niet een te groot risico voor de scheepvaart? En is het technisch gezien überhaupt mogelijk een kanaal te bouwen in een gebied waar het getijdenverschil tussen de oost- en westkust 6 meter kan bedragen?

MOEDERMEER

Tegenstanders verwijten Ortega en Wang Jing totaal geen oog te hebben voor het milieu en inheemse bevolkingsgroepen. Een van de grootste zorgen is de toekomst van het Meer van Nicaragua (ook wel: Cocibolcameer, 'zoete zee' in de inheemse taal Nahuatl). Dit 'moedermeer' wordt onderdeel van het Nicaraguakanaal. Het is het grootste zoetwatermeer van Midden-Amerika en geldt als voornaamste drinkwaterbron voor de bevolking aan de relatief dichtbevolkte westkust. Het Meer van Nicaragua vervult ook een belangrijke economische rol vanwege de visserij, de irrigatie van



Het Meer van Nicaragua, onmisbare bron voor drinkwater, visserij, irrigatie en toerisme, vormt onderdeel van het geplande traject.

Nicaraguakanaal: mogelijke trajecten, hoogteprofiel en capaciteit in vergelijking met het Panamakanaal



TWEEDE KANAAL

Het Nicaraguakanaal moet de concurrentiestrijd aangaan met het Panamakanaal, dat dit jaar zijn 100-jarig bestaan viert. Zo'n 5% van de totale wereldhandel wordt jaarlijks door het kanaal vervoerd, dat al sinds de opening als een groot succes wordt beschouwd. Op dit moment wordt het Panamakanaal uitgebreid, en bij afronding kunnen schepen van circa 120-130.000 ton (DWT) de waterweg passeren. Een groeiend segment van de wereldvloot is groter, waaronder de grootste containerschepen, bulkschepen en olietankers. Zelfs als het Panama-

kanaal is uitgebreid, kan zo'n 10% van de grootste vrachtschepen ter wereld er niet doorheen. Op deze monsterschepen, ook wel aangeduid als supertankers boven de 'Panamax' (PANAMA MAXimaal) categorie, mikken HKND en Ortega. Door 's wereld grootste, breedste, diepste en zwaarste vrachtschepen toch een snelle en veilige doorsteek tussen Atlantische en Stille Oceaan te bieden, denken HKND en Ortega een belangrijk segment van de markt te kunnen aantrekken en winstgevend te draaien.

MOGELIJKE ROUTES

Momenteel doet een bonte verzameling waterbouwkundigen, fysisch geografen, ingenieurs en milieudeskundigen onderzoek naar de geschikteste route voor het Nicaraguakanaal. Er zijn vijf potentiële trajecten (kaart). Zeker is dat het kanaal aan de kant van de Stille Oceaan in de havenplaats Brito zal beginnen. Ook staat vast dat schepen het Meer van Nicaragua zullen doorkruisen. Vervolgens zal het kanaal waarschijnlijk via Morrito, een plaatsje aan de oostkant van het meer, door de kronkelende rivieren van het oostelijke tropisch regenwoud uitmonden in het havenstadje Bluefields aan de Caribische kust. De exacte route van dit laatste segment wordt naar verwachting deze zomer bekend gemaakt.

gewassen en het toerisme. In het meer liggen zo'n driehonderd eilandjes die als broedplaats fungeren voor bedreigde diersoorten als de Amerikaanse krokodil, de Caribische rifhaai, de stierhaai en enkele endemische zaagvissen. Enkele vulkaaneilandjes, waaronder Ometepe en Zapatera, gelden als belangrijke toeristische trekpleisters. Het idee dat er in de toekomst olie of andere giftige stoffen in het meer lekken door schipbreuk van een tanker, een vulkaanuitbarsting of orkaan doet vele milieubeschermers en bezorgde Nicaraguanen huiveren. Een ander gevaar is de infiltratie van zout oceaanwater in het zoetwatermeer, wat eveneens

schadelijk kan zijn voor de aquatische ecosystemen in het Meer van Nicaragua.

BLUEFIELDS

Hoewel de exacte route aan de oostkust van Nicaragua nog niet bekend is, ligt de meest waarschijnlijke Caribische ingang van het kanaal nabij het havenstadje Bluefields. In de directe omgeving van dit stadje bevinden zich bedreigde mangrovebossen, unieke koraalriffen en beschermde kustgebieden waar bedreigde zeeschildpadden hun eieren leggen. Het uitgraven van het kanaal,

de bouw van diepzeehavens en de aanleg van secundaire infrastructuur zullen hoogstwaarschijnlijk het einde betekenen van de fragiele ecosystemen in het gebied rondom Bluefields.

Iets verder landinwaarts vinden we de Caribische Laaglanden, met uitgestrekte tropische bossen en moerassen. Drie beschermde natuurgebieden liggen in de nabijheid van het kanaal: het Bosawás Biosfeerreservaat in het noorden, het Indio-Maíz Reservaat in het zuiden en het Cerro Silva Reservaat nabij Bluefields. De drie vormen samen een aaneengesloten 'biologische ketting' en een cruciale corridor voor plant- en diersoorten tussen Noord- en Zuid-Amerika. De aantasting van deze corridor kan de ecologische balans van het hele Amerikaanse continent ernstig verstoren. De schepen die vanuit alle delen van de wereld in de toekomst mogelijk door de binnenwateren van Nicaragua navigeren, brengen ook onbedoeld niet-inheemse dier- en plantensoorten mee, waardoor de impact nog groter zal zijn.

JAGUAR

Uit een recent commentaar in het wetenschappelijk tijdschrift *Nature* blijkt dat bedreigde diersoorten als de Bairds tapir, slinger-aap, harpij en jaguar mogelijk uitsterven door de aanleg van het kanaal. Ook worden zorgen geuit over enkele inheemse bevolkingsgroepen die in de nabijheid van het kanaal leven: de Rama, Garifuna, Mayangna, Miskitu en Ulwa. Deze gemeenschappen hebben een sterke historische, culturele en religieuze band met hun grondgebied. De afgelopen jaren zijn al diverse inheemse stammen in het oosten van Nicaragua in conflict geraakt met veehouders en illegale houthakkers, waarbij ze territorium verloren. Wordt er een kanaal gebouwd, dan zullen de inheemse stammen hoogstwaarschijnlijk hun voorouderlijke land moeten verlaten.

Wang Jing heeft het Britse consultancybureau ERM ingehuurd om de ecologische en sociale impact in kaart te brengen en waar mogelijk te verlichten. Een consortium van de Nederlandse ingenieursbureaus Royal Haskoning/DHV en Ecorys doet onderzoek naar de technische, financiële en economische haalbaarheid van het project. De Chinese entrepreneur zegt rekening te houden met het milieu, en dan vooral het Meer van Nicaragua. 'Ik neem alle verantwoordelijkheid indien er milieuschade optreedt. Ik heb mijn medewerkers verteld dat als wij een fout maken op dit vlak, we onteerd zullen worden in de geschiedenisboeken van Nicaragua. Het is voor ons duidelijk dat het Meer van Nicaragua het moedermeer is van Nicaragua, net zoals de Gele Rivier een belangrijk nationaal symbool is voor China', aldus Wang Jing in een van zijn spaarzame persoptredens.

GEOPOLITIEK

Meestal wordt dit soort megalomane infrastructurele plannen niet serieus genomen. Het lijken utopische ideeën die vaak rond verkiezingstijd geopperd worden om ziertjes te winnen. De gedachte dat er voor 30 miljard euro een tweede interoceanisch kanaal gebouwd wordt, op hemelsbreed nog geen 400 kilometer van het prima functionerende en binnenkort gemoderniseerde Panama-



Circa 400 experts onderzoeken in opdracht van HKND de technische, topografische, ecologische en financiële haalbaarheid van het project. Deze delegatie is op excursie voor nader veldonderzoek van bodem en hydrologie.

kanaal, is inderdaad moeilijk serieus te nemen. Maar Nicaraguaanse universiteiten zijn al begonnen met cursussen in Chinese taal en cultuur. Opleidingen in metaalbewerking en havenmanagement zullen binnenkort ook in Nicaragua te volgen zijn, uiteraard met het doel toekomstige werknemers in de kanaalsector klaar te stomen voor het grootste infrastructurele project dat Latijns Amerika – en de rest van de wereld – ooit gekend heeft.

Uit economische berekeningen blijkt dat het Nicaraguakanaal pas 40 jaar na opening quitte kan draaien onder de hoogst onwaarschijnlijke voorwaarde dat het kanaal vanaf dag één winstgevend is. De vraag rijst dan ook wat Wang Jing en zijn onbekende Chinese sponsors bezielt om voor zo'n 30 miljard euro in een kanaal te gaan investeren. Het lijkt erop dat geopolitieke factoren een belangrijke rol spelen. De Verenigde Staten zijn zich de afgelopen decennia steeds meer gaan richten op Azië en het Midden-Oosten. China focust juist op Latijns Amerika, met name vanwege de grote hoeveelheden beschikbare ruwe olie en voedsel op het continent. Ook andere grondstoffen zoals hout, mineralen, rubber en katoen zijn hier ruimschoots aanwezig, terwijl de Chinese economie erom zit te springen. Het Nicaraguakanaal biedt de Aziatische grootmacht de mogelijkheid haar invloedssfeer over het hele continent uit te breiden. Hierdoor kan ze de politieke banden met exportpartners in Latijns Amerika versterken. De aanleg van een interoceanisch kanaal is dus een ultieme poging

De Chinese economie zit te springen om Latijns Amerikaanse grondstoffen

.....

de toevoer van voedsel en energie naar China voor de komende eeuw veilig te stellen.

In de context van een rivaliserende en gespannen politiek-economische verstandhouding met de VS is China ook bevreesd voor toekomstige maritieme blokkades rondom het Panamakanaal. Hoewel de volledige controle over het kanaal in 1999 officieel door de VS aan Panama werd overgedragen, verdenkt China de Amerikanen ervan achter de schermen nog steeds grote invloed uit te oefenen. Een eigen doorvaarroute zou voor China dan ook een hele geruststelling zijn. In feite ligt aan de bouw van het Nicaraguakanaal dus dezelfde motivatie ten grondslag als aan die van het Panamakanaal begin vorige eeuw.

Als alles volgens plan verloopt, heeft China over iets meer dan tien jaar het gezag over de belangrijkste internationale doorvaarroute tussen het oostelijk en het westelijk halfrond. Een geopolitieke meesterzet, strategisch uitgevoerd in een land met veel corruptiegevoelige politici, sterke anti-Amerikaanse sentimenten en een arme bevolking die elke strohalm aangrijpt die tot economische vooruitgang kan leiden.

Het is veelzeggend dat de Chinese Ontwikkelingsbank aan het telecombedrijf van Wang Jing in 2011 een krediet van omgerekend zo'n 1,4 miljard euro heeft verstrekt om de overzeese investeringen uit te breiden. De bank opereert onder het mandaat van de Chinese centrale overheid, maar Wang Jing sluit elke vorm van politieke inmenging uit. 'Onze investeerders zijn grote banken en andere grote financiële instituten, stuk voor stuk eersteklas investeerders. Of het nu de Chinese Ontwikkelingsbank is of een andere bank doet er niet toe; het zijn allemaal financiële instituten. Politiek speelt geen rol. Er is geen sprake van invloed van de Chinese overheid, niemand die ons vertelt wat wel en wat niet te doen. Het geld dat we tot nu toe hebben uitgegeven, enkele miljoenen, komt uit mijn eigen portemonnee.'

WITTE OLIFANT?

Of het kanaal er gaat komen is vooralsnog onzeker. Onder leiding van de Nicaraguaanse schrijver en politicus Sergio Ramírez heeft een grote groep tegenstanders inmiddels een manifest opgesteld tegen het plan. 'Dit is een witte olifant', aldus Ramírez. 'Het is niet duidelijk wanneer de aanleg zal beginnen en wat voor zakendeals en manipulatieve financiële details er achter de schermen zijn overeengekomen.' Wang Jing liet in januari echter nog weten dat hij er '100 procent van overtuigd is dat de bouw in december 2014 van start zal gaan'. Of dit een staaltje Chinees blufpoker is of een onvermijdelijke realiteit met verregaande ecologische, sociale, politieke en economische gevolgen voor de hele Midden-Amerikaanse regio, blijft afwachten. •

Steven Mons is onlangs afgestudeerd aan het Centrum voor Studie en Documentatie van Latijns-Amerika (CEDLA) en als sociaal geograaf aan de Universiteit van Amsterdam.

.....