

Zes jaar geleden kwam een droom tot stand: een snelweg - dwars door het Amazonewoud - om zo de Atlantische kust van Brazilië met het Pacifische water van Peru te verbinden. De veranderingen die de weg teweeg heeft gebracht, zijn gigantisch. Tijd voor een roadtrip door het regenwoud, mét jullie.

**Lift deze zomer
mee over de weg
die Chinese
expansie,
ontbossing,
goudkoorts én**

voortgang verbindt

*Journalist,
gespecialiseerd
in milieu*

Bart CREZEE



De Trans-Amazonian Highway in Itupiranga, Brazilië. De 4.000 km lange weg, aangelegd in de jaren zeventig, was een van de eerste wegen door het hart van het regenwoud. Het luidde het begin in van decennia aan ontbossing. De recent aangelegde Interoceanic Highway sluit hier op aan. Foto: HH

Het was eind negentiende eeuw toen de Amerikaans-Peruaanse handelaar Carlos Fermín Fitzcarrald rubber ontdekte in een nog nooit eerder in kaart gebracht stuk oerwoud in de Amazone. Als gevolg van de industrialisatie in Europa werd in het hele regenwoud al rubber gewonnen, maar in het stroomgebied van de Madre de Dios-rivier, diep in de oostelijke jungle van Peru, was nog

niemand geweest om het witte goud te tappen.

Het nieuwe gebied was zo groot, dat het Fitzcarrald in één klap tot Peru's *Rey del Caucho* zou maken - de Koning van het Rubber. Hij had alleen één probleem: er was geen enkele manier om het spul vanuit de afgelegen jungle in de bewoonde wereld te krijgen. Geen weg, geen rivier, niks.

De oplossing die Fitzcarrald uiteindelijk bedacht, was radicaal. Hij liet zijn stoomschip door inheemse volken zo'n 10 kilometer over land slepen, om zo een bevaarbare zijtak van de Amazone-rivier te bereiken.

De weg die de oost- en westkust van Zuid-Amerika met elkaar verbindt

Bijna anderhalve eeuw na Fitzcarralds oversteek is er eindelijk een transportroute door de Amazone. In 2011 werd een gloednieuwe hangbrug over de Madre de Dios-rivier gelegd.

De knaloranje brug - ter waarde van 27 miljoen dollar - vormde het sluitstuk van een jarenlang project dat niet alleen de jungle van Peru beter toegankelijk moest maken, maar vooral ook de oost- en westkust van Zuid-Amerika met elkaar moest verbinden. De brug is namelijk een cruciale schakel in de Interoceanic Highway, een snelweg die over de Andes loopt en dwars door het tropisch regenwoud van de Amazone snijdt.



Hiermee is het voor het eerst in de geschiedenis mogelijk om rechtstreeks van São Paulo aan de Atlantische kust van Brazilië naar de Peruaanse hoofdstad Lima aan de Pacifische kust te reizen. De miljoenensteden liggen bijna 6.000 kilometer uit elkaar, maar met een nieuwe busverbinding leg je die afstand, volgens de officiële dienstregeling, nu in 96 uur af.

De weg die staat voor de Chinese expansie in Latijns-Amerika

Voor het aanleggen van de weg moest met name in het Peruaanse deel van de Amazone veel gebeuren. Het Braziliaanse deel van de route, de snelweg BR-364 van São Paulo naar de westelijke deelstaat Acre, was in de jaren tachtig onder veel protest van de wereldwijde milieubeweging al geasfalteerd. Hij hoefde nu alleen nog

maar doorgetrokken te worden door het Peruaanse regenwoud naar Lima, een afstand van zo'n 2.600 kilometer.

De kosten van deze verlenging? Zo'n 2 miljard dollar. Dit geld kwam grotendeels uit Braziliaanse zakken: de snelweg moest de rechtstreekse export van Braziliaans soja naar de Chinese groeiemarkt mogelijk maken.

De snelweg moet de rechtstreekse export van Braziliaans soja naar de Chinese groeiemarkt mogelijk maken

Dit staat niet op zichzelf. China is Brazilië's belangrijkste handelspartner. Het land is ook een van de grootste investeerders in infrastructuur en mijnbouw in Latijns-Amerika. Overal langs de Interoceanic Highway zoeken Chinese bedrijven naar delfstoffen.

Twee jaar geleden kwamen China en Peru nog met het idee naast de snelweg ook een moderne spoorlijn aan te leggen. De haven van Lima vormt China's toegangspoort tot een heel continent.

De verwachtingen waren dan ook hoog. Alan Garcia, toenmalig president van Peru, noemde de voltooide snelweg in 2011 'de triomf van de mens over afstand en natuur.' In zijn land is *La Carretera Interoceánica*, zoals de weg er heet, jarenlang gezien als de heilige graal van economische vooruitgang. Rond de eeuwwisseling omschreven de twaalf presidenten van Zuid-Amerika de verbinding van oost naar west al als een van de belangrijkste infrastructurele prioriteiten van het continent.

Wat de Pan-American Highway in de twintigste eeuw was, zou de Interoceanic Highway volgens velen voor de

eenentwintigste eeuw betekenen.

De weg die vooruitgang én schade brengt

De bouwwoede in de Amazone past in een bredere trend. De wereld bevindt zich in de 'meest explosieve expansie van wegen in de geschiedenis van de mensheid,' aldus William Laurance, bioloog en voormalig houder van de Prins Bernhard Leerstoel voor Internationale Natuurbescherming aan de Universiteit Utrecht.

Tot 2050 zal er minstens 25 miljoen kilometer wegdek bij komen, verwacht hij. Een stijging van 60 procent ten opzichte van 2010. En negen van de tien kilometer komt in ontwikkelingslanden te liggen.

Juist in die landen kunnen nieuwe wegen een sterke impuls geven aan economische en sociale ontwikkeling. De reistijd van de hoge bergen van de Andes naar de jungle in het laagland is teruggebracht van enkele dagen naar enkele uren. Daarmee biedt de Interoceanic Highway kans op handel, werk, inkomsten - en dus een beter leven.

Maar biologen als Laurance zien de aanleg van een weg vooral als het openen van 'een doos van Pandora voor het milieu.' Eén weg is voldoende om een keten van nieuwe wegen te doen ontstaan die het hele regenwoud kan vernietigen. 'Ontbossing is als een tumor,' schreef Laurence.

Zo ook in de Madre de Dios. Het regenwoud in dit deel van de Amazone is een van de meest biodiverse plekken op aarde.

De nieuwe weg voert midden door nationale parken en reservaten die cruciale bescherming bieden aan zeldzame plant- en diersoorten, miljoenen tonnen in bomen opgeslagen CO₂ en enkele nog ongecontacteerde inheemse volken.

Nu de Interoceanic Highway is voltooid, rukt de landbouw er op. Ook trekt een nieuwe stroom illegale goudzoekers het gebied in. De rubberboom van Fitzcarrald heeft plaatsgemaakt voor goudkoorts. Grootschalige vernietiging van het regenwoud en hernieuwde botsingen met de inheemse bevolking zijn het gevolg. Buitenlandse bedrijven doen daar nog een schepje bovenop door onder het regenwoud lustig te zoeken naar olie- en gasreserves, dankbaar gebruikmakend van de nieuwe infrastructuur.

De ontbossing draagt weer sterk bij aan de wereldwijde klimaatverandering. Ironisch genoeg is Peru juist een van de landen die het meest te lijden heeft onder de gevolgen van klimaatverandering. Afgelopen jaar had het land te kampen met zowel enorme overstromingen als zware bosbranden. De gletsjers in de Andes die de bevolking van drinkwater voorzien trekken zich ondertussen elk jaar verder terug.

Maar de snelweg heeft nog meer teweeggebracht. Nadat hij in 2003 een deel van geplande route had afgereisd, schreef de Amerikaanse antropoloog en journalist Ted Conover: 'Snelwegen veranderen alles, natuurlijk. Ze veranderen het patroon waarmee de mens zich vestigt, verspoedigen de vernietiging van de natuurlijke omgeving, verspreiden ziektes, en leggen de basis voor een botsing der culturen.'

In Peru heeft de Interoceanic Highway bevolkingsgroepen bij

elkaar gebracht die traditioneel gescheiden waren door bergen en jungle. Wat is er van Conovers voorspelling terechtgekomen?

Waarom ik de weg af ga liften

Het moge duidelijk zijn: de Interoceanic Highway is bezig een hele regio te veranderen. Hoe kunnen Peru en Brazilië economische ontwikkeling nastreven, zonder waardevolle biodiversiteit, het klimaat en lokale gemeenschappen te verwoesten? Hoe kan de Madre de Dios meegaan in de vaart der volkeren, zonder te verliezen wat de regio zo bijzonder maakt?

Geen betere manier om te begrijpen hoe iemand over zijn eigen land en de rest van de wereld denkt dan een stukje meetuffen

Om dat te onderzoeken, ga ik de komende weken liften langs de Interoceanic Highway. Liften doet je de wereld leren kennen, schreef correspondent David Van Reybrouck toen hij in een van zijn vele odes terugblikte op zijn jonge jaren op het Europese wegennet.

Dat zag ik toen ik enkele jaren geleden van Nederland naar China lifte: mensen van allerlei pluimage stopten om mij een eindje verderop te brengen. Geen betere manier om te begrijpen hoe iemand over zijn eigen land en de rest van de wereld denkt dan een stukje mee te tuffen, of wat te ouwehoeren terwijl de tank wordt volgegooid.

Ga mee op reis

Door te liften hoop ik in contact te komen met de mensen die op en langs *la Interoceánica* leven. Uiteraard ga ik ook in gesprek met hen die ik daar misschien niet direct aantref, maar wel net zo relevant zijn: mijnbouwers, natuurbeschermers, politici, onderzoekers.

Van wie wil jij graag horen? En met welke vragen zit jij? Plaats ze hieronder, en ik probeer ze zo veel mogelijk mee te nemen op mijn reis. Heb je tips of suggesties voor wie ik echt moet spreken, of wat ik echt moet lezen? Ook dan hoor ik het graag.

Naast de reportages die ik hier publiceer, kun je mijn reis volgen via Facebook en Twitter, waar ik met regelmaat foto's en updates zal posten.

Verwacht verhalen over globalisering en handel, goudwinning en corruptie, olieboringen en oprukkende landbouw. De rode draad: 2.600 kilometer snelweg.

Lees ook:

de
Correspondent

Je las de pdf-versie van dit verhaal. Voor het volledige artikel met links, infocards, eventuele videos en ledenbijdragen, ga naar: <https://decorrespondent.nl/6967/lift-deze-zomer-mee-over-de-weg-die-chinese-expansie-ontbossing-goudkoorts-n-v-vooruitgang-verbindt/702882299823-a6dd7e37>

De Correspondent is een dagelijks, advertentievrij medium met als belangrijkste doelstelling om de wereld van meer context te voorzien. Door het nieuws in een breder perspectief of in een ander licht te

plaatsen, willen wij het begrip 'actualiteit' herdefiniëren: niet om je aandacht te trekken, maar om je inzicht te bieden in hoe de wereld werkt.

decorrespondent.nl

**Alle verhalen lezen? Dat kan voor €6 per maand op:
decorrespondent.nl**