

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Diplomová práce

Geopolitický význam Panamské šije

Bc. Tomáš Kadlec

Plzeň 2016

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Politologie

Studijní obor Politologie

Diplomová práce

Geopolitický význam Panamské šíje

Bc. Tomáš Kadlec

Vedoucí práce:

PhDr. David Šanc, PhD.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2016

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2016

.....

Tímto bych rád poděkoval vedoucímu mé práce PhDr. Davidu Šancovi, Ph.D. za vstřícnost, trpělivost, užitečné rady a čas, který byl ochoten věnovat konzultacím. Též bych rád poděkoval své rodině a přátelům, kteří mě při práci maximálně podporovali.

Obsah

Seznam zkratk.....	2
1. Úvod.....	3
2. Námořní doprava a moc v geopolitice.....	6
2.1. Objevné plavby a vývoj mořského práva.....	8
2.2. Dopravní a komunikační cesty.....	12
2.3. Alfred Thayer Mahan.....	15
2.4. Halford John Mackinder.....	18
2.5. Julian Stafford Corbett.....	20
2.6. Škrťící body.....	21
3. Geografické vymezení Panamské šíje.....	23
4. Panamská šíje v 16. – 19. století.....	25
4.1. Monroeova doktrína „vstupenkou“ USA do Panamy.....	27
4.2. Transkontinentální železnice jako základní kámen průplavu.....	30
4.3. Americké vize 2. pol. 19. století.....	33
4.4. Francouzské fiasko.....	34
5. Hegemonie USA nad Panamskou šíjí ve 20. století.....	37
5.1. Diplomatický boj o trasu průplavu.....	38
5.2. Od diplomacie k revoluci.....	41
5.3. Výstavba a otevření Panamského průplavu.....	44
5.4. Dominance USA nad průplavovou zónou.....	49
5.5. Klíčový rok 1977 a Bushova intervence.....	55
5.6. Panamský průplav v panamské správě.....	60
6. Panama versus Nikaragua – současnost a budoucí výzvy.....	63
6.1. Rozšíření Panamského průplavu.....	66
6.2. Výstavba Nikaragujského průplavu.....	68
6.3. Pohled do budoucnosti.....	70
7. Závěr.....	74
8. Použitá literatura a prameny.....	78
9. Summary.....	86
10. Obrazová příloha a mapy.....	87

Seznam zkratk

- CIA* – Central Intelligence Agency (Ústřední zpravodajská služba)
- CNCP* - Compagnie Nouvelle du Canal de Panama (Nová společnost Panamského průplavu)
- CUCI* – Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama (Společnost pro meziocéánský panamský průplav)
- EEZ* - Exclusive Economic Zone (Výlučná ekonomická zóna)
- EU* – European Union (Evropská unie)
- HKND* – Hong Kong Nicaragua Canal Development Group (Hongkongská společnost pro výstavbu Nikaragujského průplavu)
- ICC* – Interoceanic Canal Commission (Komise pro meziocéánský průplav)
- MCC* – Maritime Canal Company (Společnost námořního průplavu)
- NATO* – North Atlantic Treaty Organization (Severoatlantická aliance)
- NSGS* – Naval Coordination and Guidance of Shipping (Námořní koordinace a dozor lodní dopravy)
- NCS* – Naval Control of Shipping (Námořní kontrola lodní dopravy)
- OAS* – Organisation of American States (Organizace amerických států)
- OSN* – United Nations (Organizace spojených národů)
- PCA* – Panama Canal Authority (Úřad pro Panamský průplav)
- PCRC* – Panama Canal Railway Company (Železniční společnost Panamského průplavu)
- PDF* – Panamanian Defence Forces (Panamské obranné síly)
- PRC* – Panama Railroad Company (Panamská železniční společnost)
- UNCLOS* – United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvence OSN o mořském právu)
- USA* – United States of America (Spojené státy americké)

1. Úvod

Planeta Země je geopolitickou arénou, kde se odehrávají mocenské zápasy různých intenzit a různých významů. Na výsledcích těchto zápasů mají mnohdy zcela zásadní podíl území, která nedosahují velkých rozloh, avšak vyznačují se důležitou strategickou polohou ovlivňující geopolitické aktivity nejrůznějších aktérů v bližších či vzdálenějších oblastech. Alfred Thayer Mahan tato území nazval škrtícími body. Území koncentrujících moc na malých ostrovech, souostrovích či v úzkých průlivech, průplavech nebo jiných významných geografických útvarech existuje mnoho a každé má svá významná specifika v regionální a některá i v globální úrovni. Takovým územím je i Panamská šíje, kde byl počátkem 20. století vybudován průplav, jenž je jak z historické, tak ze současné perspektivy nedílnou součástí oblasti Střední Ameriky respektive západní hemisféry obecně. Celý americký kontinent býval v minulosti pod politickou, vojenskou či ekonomickou ochranou Spojených států amerických a rovněž oblast Panamské šíje byla a je pro tuto světovou mocnost důležitá zejména z pohledu zahraniční politiky. Před relativně nevelkým regionem Střední Ameriky, Spojenými státy americkými a zejména před Panamou stojí několik výzev spojených především s ambiciózními plány na výstavbu konkurenčního průplavu v Nikaragui.

Tato práce si klade za jeden ze svých cílů zodpovědět otázku *Jaký význam měl a má Panamský průplav pro zahraniční politiku Spojených států amerických?*, a to na základě analýzy historického vývoje plánování, realizace a činnosti průplavu v 19., 20. a na počátku 21. století. Ačkoliv je v obecné rovině politická, respektive geopolitická důležitost oblasti Panamské šíje pro tuto práci primární, nelze opominout ani zodpovězení otázky *Jaký význam měl a má Panamský průplav pro námořní dopravu a mocenskou situaci v regionu a ve světě?* Tato otázka bude zodpovězena i za pomoci konfrontace teoretických východisek A. T. Mahana, H. J. Mackindera, J. S. Corbetta a J.-P. Rodrigueho s novými souvislostmi mezinárodního prostoru.

Neméně podstatným cílem této práce je zjištění odpovědi na otázku *Může průplav v Nikaragui ohrozit postavení Panamy a Spojených států amerických v regionu?*. Vzhledem ke skutečnosti, že v otázce kanálu v Nikaragui figuruje v současnosti největší političtí konkurenti Spojených států amerických, lze předpokládat, že jejich případná přítomnost v regionu by mohla změnit mocenské nastavení v regionu Střední Ameriky a oblasti Karibiku. Tato otázka je v současnosti velmi aktuální a je nanejvýše pravděpodobné, že tomu tak bude i v nejbližší budoucnosti.

Práce je koncipována do dvou základních částí – teoretické a praktické. V teoretické části jsou vymezeny důležité pojmy týkající se problematiky námořní dopravy, vodních ploch a zejména je představen termín škrťící bod. Rovněž jsou zde představeny souvislosti problematiky Panamského průplavu s mezinárodním veřejným právem. Nosnou náplní úvodní části je však představení zásadních myšlenek několika zástupců anglosaské geopolitické školy – A. T. Mahana, H. J. Mackindera a J. S. Corbetta, jenž se aktivně zabývali námořní mocí a jejího významu pro světové mocnosti a v obecné rovině pro utváření mezinárodního prostoru.

Ve druhé části práce je již reflektována minulost a současnost oblasti zejména ve vztahu oblasti Panamské šíje jakožto strategického území. Úvod praktické části práce představuje oblast Střední Ameriky a konkrétně Panamské šíje po geografické stránce. Důležitost Panamského průplavu je analyzována na časové ose od prvotních návrhů na vybudování středoamerického průplavu za dob španělské koloniální správy přes nesmírné obtíže při vlastní realizaci stavby průplavu na přelomu 19. a 20. století až po jeho správu Spojenými státy americkými ve 20. století a Panamou v 21. století. V rámci této detailní analýzy jsou vyzdvíženy ty události, dokumenty a osobnosti, které byly a jsou pro geopolitický význam průplavu skutečně podstatné a které mnohdy formovaly mezinárodní prostředí. Oblast je vymezena především z roviny historické a geopolitické, přičemž průplav je analyzován jednak jako nástroj zahraniční

politiky Spojených států a jednak jako významný bod námořní moci nejen z pohledu regionálního, ale také globálního.

Autor práce se rovněž věnuje současné problematice v oblasti Panamské šíje – zejména pak otázkou současného významu a rozšiřování Panamského průplavu spojenou s výstavbou průplavu v Nikaragui, o níž se aktivně zajímá Čína a Rusko ve snaze omezit pozici Spojených států amerických jako regionální velmoci a světového hegemonu. Práce jako celek si klade za cíl vymezení a objasnění geopolitického významu Panamské šíje zejména na základě historie mezinárodních vztahů v souvislosti s americkým kontinentem, respektive Panamou. V závěrečné pasáži práce autor připojuje vlastní náhled na význam Panamské šíje v kontextu současného nastavení i směrem do budoucnosti celé oblasti.

2. Námořní doprava a moc v geopolitice

„Kdo vládne oceánům, ten vládne obchodu – kdo vládne obchodu, ten disponuje bohatstvím světa, kdo disponuje bohatstvím světa, ten je vládcem světa“ (Malínek – Dohnal, 2012) – tento slavný citát britského cestovatele Sira Waltera Raleigha (1522–1618) reflektuje význam světových vodních ploch na počátku 17. století, nicméně platí, že napříč celými lidskými dějinami lze pozorovat enormní zájem o vodu jak ve smyslu prostředku uchovávající lidský život, tak jako silného komunikačního média. Ač lidstvo primárně obývá pevninu, jsou to právě moře a oceány, které pro nás mají zcela zásadní význam napříč stoletími počínaje rybnářstvím a velrybnářstvím přes otázku mezinárodní migrace až po ozbrojené námořní konflikty (Black, 2009 : 1).

Využívání moří a oceánů lidstvem rovněž spočívá v námořní dopravě, která se vyvíjela v součinnosti s tím jak zejména evropská civilizace objevovala nové země a kontinenty. Námořní doprava je ze současného hlediska nenahraditelnou formou přepravy obchodních komodit, odborníci NATO dokonce zjistili, že dnes se celosvětově již 95 % veškeré mezinárodní přepravy uskutečňuje po moři, což je způsobeno mimo jiné tím, že přibližně 70 % světové populace žije v 60 km zóně od pobřeží (Romancov, 2007 : 417). Tento fakt bude jistě i do budoucna stále významnější, a to i proto, že většina společností není ani počátkem 21. století ekonomicky ani potravinově soběstačná, což důležitost námořní dopravy a konkrétních tras zvyšuje (Waisová a kol., 2007 : 64).

Námořní přeprava se v současné době dotýká v naprosté většině zboží, neboť z hlediska přepravy osob je z mnoha hledisek výhodnější letecká doprava (World Oceanic Review, 2010 : 164), což představuje radikální obrat zejména díky neustále se rozvíjejícím technologiím, které ještě počátkem 20. století neexistovaly. I přes tuto skutečnost se však význam námořní dopravy nesnižuje, ba naopak s rostoucí globalizací se mezinárodnímu obchodu daří, což je ovlivněno mnoha faktory. Pro využívání lodí pro mezinárodní obchod zcela jasně hovoří jejich ekologická náročnost, kdy námořní doprava do ovzduší vylučuje v

průměru „pouze“ 3 – 60 gramů CO₂ na tunu a km, zatímco letecká doprava tyto hodnoty výrazně převyšuje a do ovzduší vylučuje 435 – 1800 gramů CO₂ na tunu a km¹ (World Oceanic Review, 2010 : 166). Úspornější je námořní doprava rovněž ekonomicky, neboť náklady na samotnou přepravu zboží úměrně klesají s tonáží lodě, tedy čím větší objem přepravovaného zboží, tím menší jsou finanční náklady na jednu hmotnostní jednotku. Nezanedbatelným faktorem je rovněž technologický pokrok, který za poslední století lidstvo zaznamenalo – nejen, že světové přístavy zlepšily svoji organizaci, ale zejména se námořní doprava výrazně zekonomičtěla fenoménem druhé poloviny 20. století – kontejnerizací (World Oceanic Review, 2010 : 164–166).

Značnou proměnou prošly také samotné dopravní prostředky, jenž námořní přepravu zajišťují. Lodě jsou v současnosti mnohem rychlejší, lehčí, bezpečnější a také dnes mohou pojmout znatelně větší množství zboží. Náklad, jež mohou lodě převážet je různorodý, avšak v základní rovině jej můžeme rozdělit na suchý a tekutý. Mezi suché zboží můžeme zařadit jednak stále se rozvíjející přepravu kontejnerů a jednak přepravu surovin jako jsou obiloviny a jiné potraviny či vytěžené rudy, zejména pak uhlí. Doprava železných rud probíhá zejména mezi Brazílií a evropskými státy a rovněž mezi Austrálií a Japonskem. Japonsko je též významným dovozcem uhlí rovněž z Austrálie a také ze západního pobřeží USA. Z východního pobřeží USA je uhlí hojně vyváženo do západní Evropy. Obilné velmoci, tj. Kanada, USA, Argentina, Austrálie a Francie tvoří nejvyšší podíl exportu obilovin, a to zejména do Afriky a rovněž do východní Asie, kde je po dovozu obilovin poptávka nejvyšší (World Oceanic Review, 2010 : 169–170).

Nejvyšší podíl, a to celou čtvrtinu námořní přepravy zboží, však zaujímá ropa a zemní plyn a je tak přirozené, že i lodí uzpůsobených na přepravu těchto komodit se plaví po světových mořích nejvíce, a to zejména z oblasti Blízkého východu do států EU, do USA a do Japonska (World Oceanic Review, 2010 : 169). Přeprava těchto komodit je z globálního ekonomického i bezpečnostního

1 Příloha č. 1.

hlediska nejstrategičtější. V současnosti je pro přepravu ropy a jejích vedlejších produktů uzpůsobeno pět typů tankerů kategorizovaných dle přepravovaného objemu – *Coastal Tanker, Aframax, Suez-Max* a tzv. super tankery (VLCC – *Very Large Crude-Oil Carrier* a ULCC – *Ultra Large Crude Carrier*)². Je však třeba poznamenat, že supertankery VLCC a ULCC mohou využívat pouze některé námořní trasy, neboť jim jejich technické parametry nedovolují využívat dva z nejvýznamějších námořních uzlů na světě – Suezský a Panamský průplav (Waisová a kol., 2007 : 72–73).

Námořní obchod se neustále rozšiřuje a jeho strategický význam i nadále roste, což se potvrdilo i v roce 2001, kdy se Čína stala členem WTO, což pozitivně ovlivnilo její námořní dovoz i vývoz. Podobný pozitivní dopad na mezinárodní obchod mělo i uzavření dohody o volném obchodu mezi USA, Kanadou a Mexikem. Naopak světová ekonomická krize v roce 2008 měla na mezinárodní obchod a tedy i na námořní dopravu značně negativní vliv – ceny za přepravu klesly na historická minima a celkový objem přepravy klesl o 14 %. Již od roku 2010 však došlo ke stabilizaci situace v souvislosti s tím, jak se s krizí vyrovnávaly jednotlivé světové trhy (World Oceanic Review, 2010 : 166–169).

2.1. Objevné plavby a vývoj mořského práva

Jak již bylo nastíněno, význam námořní dopravy výrazně stoupal až v posledních dvou staletích, kdy to umožnil technologický pokrok lidstva. Moře a oceány však byly v lidském povědomí odjakživa a každý stát toužil po tom, aby mohl mít přístup k moři. Již od starověku můžeme pozorovat snahy o ovládnutí moří, kdy Řekové bojovali s Persií v řecko-perských válkách o nadvládu nad Středozemním mořem. Nejvýznamnější událostí tohoto konfliktu se stala bitva u Salamíny v roce 480 př. Kr., ve které společná spartánská a athénská vojska dokázala přemoci flotilu perského velkokrále Xerxea I. a dosáhla kontroly nad mořem. Podobně o nadvládu nad Středozemním mořem soupeřily v Peloponéských válkách (430–404 př. Kr.) právě Athény a Sparta, nicméně jako

2 Příloha č. 2.

soupeři – na konci těchto válek byly Athény definitivně pokořeny (Black, 2009 : 3–4). Středomoří bylo strategickou oblastí i za existence Římské říše a zejména v době punských válek (264–146 př. Kr.) bylo Středozemní moře bitevním polem mezi Římany a Kartágem situovaným na severním pobřeží Afriky a na jihu Pyrenejského poloostrova. Tento více než sto let trvající konflikt přinesl triumf Římanů, jenž po definitivní porážce Kartága ovládli celé Středomoří, které bylo v tehdejší době pomyslným středobodem světa (Black, 2009 : 5).

Moře bylo významným komunikačním prostorem i nadále, nicméně až v období středověku můžeme hledat první zmínky o výlučné držbě souvislejší vodní plochy, a to konkrétně Jaderského moře, které si v 15. století nárokovaly vyspělé Benátky (Waisová a kol., 2007 : 64). V průběhu 14. a 15. století v Evropě vykryštovaly dva schopné národy, které začaly podnikat první plavby, které měly za účel nalézat nová území, kde by mohla bohatá Evropa šířit křesťanství, těžit vzácné kovy a kde by mohla navazovat obchodní kontakty. Technologický pokrok a finance panovnických rodů umožnily rozvoj plaveb do zámoří, které se setkaly s obrovským úspěchem a především v konečném důsledku odstartovaly novou dějinnou éru lidstva (Němec – Gernešová, nedatováno).

V první polovině 15. století Portugalci směřovali své výpravy podél západního afrického pobřeží a již roku 1482 překročili rovník. Zásadním okamžikem pro portugalské snahy byl přelom let 1482–1483, kdy Bartolomeo Diaz dosáhl mysu Dobré naděje, který ale původně nesl jméno mys Bouří na základě bouřlivého klimatu na jihu afrického kontinentu. Diazův pokračovatel Vasco de Gama o deset let později nakonec doplul do indického města Kalikut. Portugalci z Afriky i nově dobyté Indie dováželi zejména koření, slonovinu a také otroky. Pro historii je však mnohem zásadnější španělská expedice Kryštofa Kolumba, který se se svolením španělské královské rodiny rozhodl vypravit do Indie západním směrem – tato výprava však nedoplula do Indie, nýbrž roku 1492 objevila nový kontinent – Ameriku (Němec – Gernešová, nedatováno).

Kolonizační výboje Španělska nutně musely narazit na odpor portugalských snah o zámořské expedice. Nově objevená území neměla majitele, a tak byla na tlak tehdejšího papeže Alexandra IV. 7. června 1494 uzavřena smlouva ve španělském Tordesillas, která vytvořila 1 770 km západně od Kapverdských ostrovů demarkační linii, přičemž území položená západně od této linie měla připadnout Španělsku, území nacházející se východně od linie pak Portugalsku. Španělé však nadále podnikali expedice i na jih amerického kontinentu a na přelomu 20. a 30. let 16. století španělský mořeplavec Fernando de Magallanes dokázal nalézt průliv v pevnině, díky kterému nakonec přeplul i celý Tichý oceán a dosažením Filipín dokázal, že je Země kulatá. Protože však obsazením tohoto východoasijského souostroví Španělsko porušilo dohodu z Tordesillas, musela být uzavřena dohoda ze Zaragoza, která Filipíny nakonec Španělsku přiřkla a Portugalsku ponechala zdrojově velmi bohaté indonéské ostrovy. Toto rozdělení světa platilo až do roku 1750, kdy byly obě smlouvy zrušeny, nicméně ostatní evropské velmoci (Francie, Anglie a Nizozemí) tyto smlouvy neuznávaly³ (Němec – Gernešová, nedatováno).

Během dalších století se zvýšil vliv i dalších evropských velmocí, které rovněž začaly podnikat zámořské objevné plavby, což mělo mimo jiné za důsledek i omezení vlastnění moře – postupně se ustálilo pravidlo, že stát vlastní moře pouze těsně přiléhající k jeho pobřeží. Toto pravidlo se však stalo minulostí porážkou Francie v Napoleonských válkách, kdy se britské námořní moci podařilo získat nadvládu nad světovým mořem (Waisová a kol., 2007 : 64). Konvence ze 16. století o pásmech pobřežních vod nebyly nijak smluvně vázány, a proto si některé státy tato pásma volně rozšiřovaly, což ve 20. století vyústilo k přijetí dvou zcela zásadních dokumentů, jenž platí dodnes.

V roce 1958 byla přijata *Úmluva o pobřežních vodách a pásmu souvislém*⁴ na základě obyčejových zásad hlavních námořních mocností, tedy Velké Británie,

³ Příloha č. 3.

⁴ *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone* (Dostupné z WWW: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf, 18. 3. 2016).

USA a Francie. Země třetího světa se však cítily smlouvou znevýhodněny a tlačily mezinárodní společenství k úpravě těchto úmluv (Romancov, 2007 : 417–418). Roku 1982 tak byla přijata *Úmluva OSN o mořském právu*⁵, která vstoupila v platnost v listopadu roku 1994 a upravuje všechny otázky mořského práva. Úmluva definuje tzv. *pobřežní moře* jako pásmo pobřežních vod, které přiléhá k pevninskému šelfu a vnitřním vodám pobřežního státu či k souostrovním vodám státu – toto pásmo má pobřežní stát právo spravovat, vztahuje se na něj suverénní moc pobřežního státu, a to až do hranice nepřesahující hranici 12 námořních mil (tj. 19 km). V tomto pásmu se mohou pohybovat jakékoliv lodě, nicméně musí dodržovat právní předpisy pobřežního státu. Na toto území se rovněž vztahuje *právo pokojného průjezdu*, jenž stanoví, že obchodní i válečné lodě mohou tímto pásmem bez omezení proplouvat, avšak musí tak učinit rychle, nepřerušeně a zejména prostředky neohrožující mír a bezpečnost pobřežního státu (Potočný – Ondřej, 2006 : 153–154).

Pobřežní stát má rovněž právo v přilehlé zóně 24 námořních mil (tj. 38 km) provádět kontrolu cizích lodí tak, aby zamezil porušování předpisů pobřežního státu. Úmluva rovněž stanovuje zcela nový institut, a to tzv. *výlučnou ekonomickou zónu (EEZ)* – jde o přilehlou oblast nacházející se za pobřežním mořem sahající nejdále 200 námořních mil (tj. 370 km) od základní čáry na pobřeží při odlivu. V tomto prostoru je pobřežní stát oprávněn prozkoumávat a těžit přírodní zdroje, zejména ryby a nerostné bohatství a rovněž může za úplatu povolit průzkum a těžbu jiným státům (Potočný – Ondřej, 2006 : 157). V rámci tohoto pásma se v současnosti nacházejí všechna dosud známá naleziště ropy a zemního plynu, minerálů, rud a rovněž 85 – 95 % všech rybolovných oblastí, což z těchto pásem tvoří velmi významné oblasti z globálního hlediska. (Romancov, 2007 : 418) Jestliže vytvoření EEZ mělo být ústupkem rozvojovým státům, pak skutečnost, že téměř polovina rozlohy těchto EEZ připadla velmi bohatým státům jako jsou USA, Rusko, Kanada, Austrálie,

⁵ *United Nations Conventions on the Law of the Sea (UNCLOS)* (Dostupné z WWW: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, 18. 3. 2016).

Velká Británie nebo Francie působí poněkud kontraproduktivně. Tento stav je způsoben zejména tím, že tyto státy vlastní mnohé ostrovy, zámořská území či departmenty nebo jiná závislá území, která sice tvoří přibližně 0,5 % zemského povrchu, jejich EEZ však tvoří celých 8,5 % rozlohy EEZ⁶ (Waisová a kol., 2007 : 64–65).

Za hranicemi EEZ vymezuje UNCLOS oblast volného moře, které mohou mírovými prostředky využívat všechny státy světa k plavbě, přeletu, pokládání podmořských kabelů či potrubí či budování nových umělých ostrovů. Tyto oblasti však nemá žádný stát právo vlastnit a uplatňovat na ně svoji suverénní moc. K volnému moři mají mít dle úmluvy stejný přístup i vnitrozemské státy (Potočný – Ondřej, 2006 : 158).

2.2. Dopravní a komunikační cesty

UNCLOS se rovněž věnuje problematice dopravních a komunikačních tras, jež jsou často pro svá strategická pozitiva velmi nebezpečnými zónami pirátství. Tento odvěký fenomén úmluva definuje jako protiprávní násilný akt spáchaný k soukromým cílům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo letadla proti jiné lodi nebo letadlu, přičemž pirát je jako osoba považován za nepřítel lidského pokolení (Potočný – Ondřej, 2006 : 161). Pirátství se znovu výrazně zaktivizovalo v 90. letech 20. století v rámci globalizace – nejrizikovějšími oblastmi jsou Adenský záliv a pobřežní vody Somálska, což představuje značné riziko pro lodě na trase přes Suezský průplav, neboť jedinou možností jak omezit riziko střetu s piráty je zvolit trasu kolem mysu Dobré naděje, jež je značně náročnější po finanční i časové stránce (World Oceanic Review, 2010 : 172). Značné nebezpečí představuje pro námořní dopravu také hrozba terorismu či klimatické podmínky v Indickém a Tichém oceánu.

Ve 20. století byl je v rámci námořní dopravy uplatňován systém *Naval Control of Shipping* (NCS), který měl svůj původ již v dobách druhé světové války, kde byl využíván spojenci pro kontrolu válečných a obchodních lodí. Systém

6 Příloha č. 4.

spočíval ve dvou stupních, a to konkrétně ve vybrání nejvhodnější námořní trasy pro loď a případném povinném přesměrování či v případě ohrožení i námořního doprovodu lodě. Tento systém se nakonec přetransformoval do *Naval Coordination and Guidance of Shipping* (NCGS), jenž cílí na užší spolupráci mezi jednotlivými státy a rovněž uvnitř NATO, jež tento systém začlenilo do své oficiální doktríny (Johnston, 2014 : 4).

Námořní ochrana může být dle Johnstona pasivní, tedy spočívající zejména v poradenství nebo aktivní, vykonávaná v mořích a oceánech. V současnosti je využíváno několik efektivních způsobů, mezi něž můžeme zařadit:

- 1) nezávislou plavbu spočívající v obecném monitorování a informování,
- 2) ochranu klíčových oblastí s vyšší frekvencí lodní dopravy,
- 3) vzdálený doprovod spočívající ve vymezení plavebního koridoru,
- 4) chráněné trasy,
- 5) doprovod,
- 6) konvoj v závislosti na stupni nebezpečí (Johnston, 2014 : 5).

Jak je patrné z mapy hlavních a vedlejších námořních tras⁷, vedou nejvytíženější námořní koridory zúženými místy – tato místa nazýváme průlivy a průplavy. Průlivem (úžinou) chápeme úzké vodní cesty přirozeného původu, které spojují dvě moře. Těchto míst může námořní doprava využívat zcela svobodně, UNCLOS však nařizuje průjezd průlivu uskutečnit rychle a bez přerušení a nesmí jakkoliv ohrožovat bezpečnost a svrchovanost pobřežního státu či pobřežních států k průlivu přináležejících. Využití Gibraltarského průlivu, Magellanova průlivu, Černomořské úžiny či baltských úžin je dáno zvláštním smluvním režimem. (Potočný – Ondřej, 2006 : 156).

Průplav či kanál lze definovat jako uměle vybudovanou vodní cestu, která spojuje dvě moře. Tyto stavby jsou součástí teritoriálního státu a pokud se nejedná o vodní cesty mezinárodního významu, považujeme je za vnitrozemské vody. Naopak průplavy mezinárodního významu se řídí zvláštními smluvními

7 Příloha č. 5.

režimy, nicméně zpravidla jsou neutralizovány a jsou přístupny lodím všech států světa. Nejvýznamnějšími průplavy jsou Suezský průplav vybudovaný v letech 1859–1869 na území Egypta jako spojnice Středozemního moře s Rudým mořem, respektive Atlantského oceánu s Indickým oceánem a Panamský průplav spojující Atlantský oceán s Tichým oceánem na území středoamerického státu Panama na počátku 20. století. Oba průplavy jsou zneutralizovány, nesmí být podrobeny blokádě a průjezd je povolen všem obchodním i válečným lodím splňující technické parametry pro průjezd kanálem (Potočný – Ondřej, 2006 : 155–156).

Jsou to právě tyto úzké geografické oblasti, kudy prochází převážná většina námořních tras, což trasy a zejména průlivy a průplavy činí neobyčejně významnými. Je třeba podotknout, že námořní trasy se nerozvíjejí. Nejsou prostory, kudy by se daly nové alternativní trasy vést, a proto za poslední staletí přibýlo k tradičním trasám jen několik málo nových – cesta kolem mysu Dobré naděje, přes Drakeův průliv a cesta kolem Severní Ameriky. I přes relativně omezený počet možností kudy námořní trasy vést nelze stávající námořní trasy používat kdykoliv – brání tomu velmi často klimatické podmínky v případě cesty kolem Severní Ameriky (oceán zde zamrzá), přes Panamský průplav (zde se v intervalu několika let projevuje jev El Niño) či přes úžiny Bospor a Dardanely (nepříznivé počasí). Dalším faktorem omezujícím užívání některých částí námořních tras jsou technické parametry průplavů či úžin – úžinami Bospor a Dardanely nelze provozovat dopravu oběma směry a navíc spolu se Suezským průplavem jsou tyto body omezeny i ponorem proplouvajících lodí, a to na 23 m (Waisová a kol., 2007 : 72).

Mezi další významné námořní body můžeme zcela jistě zařadit Malacký průliv, skrze který je dovážena naprostá většina ropy a zemního plynu do Číny a Japonska, Hormuzský průliv, jenž je vstupní branou do Perského zálivu, jehož vody omývají pobřeží států, jež vyvážejí většinu světových zásob ropy a zemního plynu anebo průlivy též světového významu jako jsou Lamanšský průliv, úžina

Öresund, průliv Bab el-Mandab, Singapurský průliv, Sundský průliv či Mozambický průliv (Waisová a kol., 2007 : 65, 71). Zásadní význam pro námořní dopravu však znamenala výstavba dvojice umělých průplavů (Suezský a Panamský průplav), které výrazně proměnily vzhled hlavních námořních koridorů⁸ a o jejichž výstavbu a provoz se zajímaly světové velmoci, neboť v těchto geografických oblastech viděly možné strategické výhody pro vykonávání vlastní zahraniční politiky.

Právě uplatňování strategického dohledu nad těmito částmi námořních tras bylo zejména v 19. a 20. století jednou z možných variant kterak dosáhnout důležitosti globálního významu. V této době se zejména v anglosaském myšlenkovém prostředí objevilo několik osobností, které moře a oceány, respektive tzv. škrťící body považovaly za nejvýznamnější a nejstrategičtější místa na Zemi.

2.3. Alfred Thayer Mahan

Jedním z prvních a také nejvýznačnějších geostratégů byl americký vojenský teoretik a námořní admirál Alfred Thayer Mahan (1840–1914), který zanechal studii na Columbijské univerzitě, aby mohl začít svoji kariéru v Námořní akademii ve West Pointu, kterou vystudoval roku 1859. V rámci své kariéry v americké armádě nenasbíral mnoho úspěchů, jeho velitelské schopnosti nebyly podle mnoha historiků nikterak výjimečné a jeho orientace na moři dokonce velmi chabá. Nejspíše i proto byl odvolán roku 1885 na Naval War College, kde začal vyučovat. Byť tuto skutečnost Mahan zprvu nepovažoval za důstojnou, nakonec se právě zde zasloužil o svůj dnešní věhlas (Malinek – Dohnal, 2012).

Mahan působil v Naval War College v letech 1886–1889 a 1892–1896 jako ředitel, ve zmíněném mezidobí pak v Úřadu pro navigaci. Jeho vliv začal posilovat již od roku 1887, kdy se v této akademii seznámil s pozdějším prezidentem USA Theodorem Rooseveltem, jenž se s Mahanovými teoretickými východisky ztotožňoval a šířil je. V roce 1897 byl Roosevelt jmenován do funkce

⁸ Příloha č. 6.

víceministra námořnictva, čímž mu značně posílily kompetence, což společně s Mahanem využili k podpoře války se Španělskem a budování námořnictva. Na počátku 20. století se Mahan politicky angažoval v Senátním výboru pro námořní obchod (Malinek – Dohnal, 2012).

Za svůj život Mahan napsal téměř dvě desítky děl, mezi ta nejvýznamnější lze však považovat díla *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783* (Mahan, 1890), *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793–1812* (Mahan, 1892), *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Mahan, 1897) a *Naval Administration and Warfare : Some General Principles* (Mahan, 1908). V těchto dílech dokumentuje historii námořní moci a uvádí své poznatky k vybudování a činnosti amerického námořnictva, přičemž často uvádí rady, kterými by se měly USA řídit do té míry, aby se staly námořní velmocí.

Mahan považoval moře za "velkou dálnici" nebo za "široké prostranství" civilizace, což dokazuje, že námořní moc jako síla chránící obchodní loďstvo vždy byla určujícím faktorem v globálním politickém boji. Tento svůj postoj dokumentoval historickými skutečnostmi – námořní nadvládou Říma počínaje a fatální porážkou Francie v Sedmileté válce konče (Kaplan, 2012 : 117–118). Mahan si velmi dobře uvědomoval význam námořního obchodu pro ekonomiku velmocí na přelomu 19. a 20. století, nicméně nevěřil v to, že právě tento obchod dokáže zajistit nadvládu nad světovými oceány, a proto cílil na prosazení dominantnější a strategické pozice námořních sil, k čemuž mělo konkrétně USA nasměrovat zvýšení objemu výroby lodí a rovněž expanze do zámořských území (Williams, 2008 : 1–2).

Námořní nadvlády ale dle Mahana nemůže docílit jakákoliv země na světě – nezbytnou podmínkou je přístup k moři a schopnost propojit námořní síly, obchod a diplomacii. Za velmoc, které se podařilo stát se světovou námořní velmocí Mahan označuje Velkou Británii, jež dokázala světovým mořím vládnout od vítězné námořní bitvy u Trafalgaru až do začátku 20. století (Black, 2006 : 5–

6). V rámci 20. století lze za námořní velmoc zcela jistě považovat právě USA, které v této "funkci" britské námořnictvo jistým způsobem nahradily.

Mahan uvádí, že není rozhodující *"zajmout a obsadit jednotlivé lodě či jejich konvoje,"* spíše jde o to *"mít převahu na moři, která donutí nepřítele, aby svěsil vlajku, anebo aby se na moři objevil jen jako uprchlík. A pokud má národ takovou polohu, že není nucen chránit se krajinou a nemusí rozšiřovat své teritorium na pevnině, pak má díky svému cíli, který se upíná k moři, výhodu ve srovnání s národem, jehož jedna hranice je pevninská."* (Mahan, 2010 : 28, 139). Rovněž Mahan identifikoval šest faktorů, jenž činí národy námořními velmocemi:

- 1) výhodná a nezranitelná geografická hranice a kontakt s mořem
- 2) vlastnění rozsáhlých pobřežních pásem a dostatku přístavů
- 3) délka pobřeží a rozmístění obyvatelstva země ve vztahu k obraně území,
- 4) důraz na co nejvyšší počet obyvatel,
- 5) charakteru národa zejména ve vztahu k obchodu,
- 6) využití podmínek v bodech 1 – 4 (Mahan, 2010 : 29–70).

Tyto podmínky splňovaly právě Velká Británie a USA, byť v případě USA byla a je jistým negativem přílišná vzdálenost od Eurasie, kde má konflikt mezi pozemní a námořní mocí proběhnout (Kaplan, 2012 : 119). Právě tato geografická vzdálenost přiměla Mahana uvažovat a v konečném důsledku nabádat americké politické špičky k tomu, aby expandovaly na Kubu, Samou či na Havajské ostrovy, kde by vybudovala vojenské základny a rovněž k vybudování středoamerického kanálu, který by pod jejich správnou výrazně pomohl v kontaktu s východní Asií. (Kaplan, 2012 : 119, Chovanec, 2006 : 3).

Jak z Mahanových doporučení vyplývá, cílem vyspělého námořnictva nemá být kontrola významných námořních tras, neboť to může stát lidsky i finančně vyčerpavé. Místo toho je mnohem výhodnější umístit vycvičené a vybavené posádky do strategicky položených míst, kudy námořní trasy

procházejí. Tyto body Mahan označuje jako tzv. *škrtící body* a právě kontrola a ovládání těchto bodů zaručuje vojenskou a také ekonomickou dominanci státu (Romancov, 2007 : 437–438). Za škrtící body lze přitom označit právě Mahanem navrhovaná místa vhodná pro expanzivní politiku USA, která dle jeho názoru měla být pro USA mnohem čestnější než slabošský a národní bezpečnost ohrožující izolacionismus (Lambert, 2014).

Mahan rovněž ve svém díle rozpracovává tzv. *plán Anakonda*, který byl poprvé využit v americké občanské válce. Tento plán spočívá ve strategické blokádě nepřátelských území a námořních tras za účelem ekonomického "uškrcení" protivníka. V obecné rovině měla tato strategie zabránit průniku pozemní moci na světový oceán (Chovanec, 2006 : 4).

2.4. Halford John Mackinder

Patrně nejznámějším geopolitikem je Angličan Sir Halford John Mackinder (1861–1947), jenž proslul svojí *teorií Heartlandu*. Na svých studiích se aktivně zajímal o přírodní vědy, a to zejména geologii. Velmi brzy se stal členem Královské geografické společnosti a sám založil v roce 1899 Oxford School of Geography. V letech 1903–1908 byl ředitelem London School of Economics a v letech 1910–1922 byl poslancem britského parlamentu (Blouet, 2005).

Byť nemůžeme Mackindera pokládat za klasického teoretika námořní moci, jeho myšlenky obsažené zejména v dílech *The Geographical Pivot of History* (Mackinder, 1904) a *Democratic Ideals and Reality* (Mackinder, 1919) se problematiky střetu námořní a pozemní moci dotýkají. Navíc lze Mackindera označit za Mahanova ideového soka, neboť zatímco Mahan preferoval námořní moc, Mackinder obhájí výsostné postavení moci pozemní. Ostatně nebyl to pouze Mackinder, kdo Mahana kritizoval – Paul Kennedy ve své knize *Vzestup a pád velmocí : ekonomické proměny a vojenské konflikty v letech 1500–2000* podotkl, že oceány skutečně měly a mají významný spojovací potenciál, ale jádrem mezinárodního prostoru jsou kontinenty (Kennedy, 1996 : 129). Rovněž Robert Strausz-Hupé ve své knize *Geopolitics* uvedl, že americké a britské slepé

následování Mahanovy doktríny vedlo k vzestupu německé geopolitiky a německého zájmu o zorganizování totální války (Kaplan, 2012 : 116).

Mahan v roce 1904 rozděluje lidské dějiny na tři období – předkolumbovské, kolumbovské a postkolumbovské. Právě kolumbovské období Mackinder charakterizuje jako expanzi Evropy proti mizivému odporu přes oceány do jiných světadílů, nicméně uznává, že vybudování Suezského průplavu zvýšilo mobilitu námořních sil kolem jižního území Eurasie (Kaplan, 2012 : 77, 80). Mackinder se staví proti námořní moci zcela otevřeně, vnímá ji „*jako přirozeného nepřítele koně a velblouda v srdci kontinentu*“ (Mackinder, 1904 : 431). Dle Mackindera však nadvláda námořních mocností končí počátkem 20. století, neboť technický pokrok opět začíná těžiště globální moci posouvat ve prospěch kontinentálních mocností, a to zejména Ruska (Romancov, 2007 : 439).

Z geografického hlediska Mackinder rozdělil svět na tři regiony. První region označuje jako *Pivotní oblast*, jež je tvořena centrální Asií bez přístupu k nezamrzajícím přístavům. Druhou oblastí je *Vnitřní okruh*, který Mackinder vymezuje jako půlměsíc rozkládající se ve zbytku Eurasie mimo Velké Británie a Japonska, které již náleží spolu se zbytkem světa do tzv. *Vnějšího okruhu*. Po první světové válce Mackinder předkládá revizi své teorie – Pivotalní oblast je rozšířena o Černomoří, Balt a horní toky velkých asijských řek. Nově tuto oblast nazývá *Heartland* a dodává, že tato oblast disponuje nevyčerpatelnými zásobami nerostů, což ji opravňuje ke globální dominanci. V roce 1919 rovněž zdůrazňuje oblast východní Evropy, jež považuje za naprosto klíčovou oblast pro ovládnutí Heartlandu. K poslední a z hlediska námořní moci patrně nejpodstatnější úpravě Mackinderovy teorie dochází roku 1943, kdy v článku *The Round World and the Winning of the Peace* přichází s tezí o rovnováze mezi Heartlandem a mocností, která dokáže ovládnout tzv. *Střední oceán* (sever Atlantského oceánu) v kontrole nad Evropou. Mackinder tedy připouští, že nemusí nutně dojít ke konfliktu námořní a pozemní moci, ale že tyto protichůdné elementy mohou kooperovat, jak se koneckonců ukázalo ve druhé světové válce (Romancov, 2007 : 439–440).

2.5. Julian Stafford Corbett

Problematikou námořní moci se intenzivně zabýval anglický historik a geostratég Sir Julian Stafford Corbett (1854–1922), jenž se výrazně orientoval na reformaci královského námořnictva, a to prostřednictvím svých literárních děl, z nichž lze za nejvýznamnější považovat *Some Principles of Maritime Strategy* (Corbett, 1911). Inspirací pro Corbettovy myšlenky se stal zejména jeho současník Alfred Thayer Mahan a rovněž generál pruské armády z počátku 19. století Carl von Clausewitz – v tomto ohledu je tak patrné, že pro jeho dílo se stali inspirativní základnou jak názory prosazující námořní moc, tak i moc pozemní, což Corbetta přimělo přemýšlet mnohem defenzivněji, než tomu bylo v případě jeho amerického ideového zpřízněnce.

Corbett se ve svých dílech zabíral primárně teorií války, kterou také několika způsoby klasifikoval na omezenou a absolutní, útočnou a defenzivní či na pozemní a námořní (Corbett, 1911 : 13–56). Zásadní východisko pro Corbetta představovalo vyvrácení Mahanovy myšlenky, že ztráta velení nad mořem jednoho národa implikuje nabytí velení národem druhým (Kaplan, 2012 : 121). S tím souvisí i celkový Corbettův pohled na moře – byť je moře komunikačním prostorem, je nutné jej považovat rovněž za bariéru, kterou pokud silné loďstvo překoná, získá nadvládu nad mořem. Ta tak spočívá, podobně jako u Mahana, v kontrole komunikačních tras využívaných pro obchodní nebo válečné účely. Corbett důrazně zamítá vnímání moří a oceánů jakožto území, které lze dobýt (Corbett, 1911 : 87–89). Toto své tvrzení Corbett dokazuje třemi základními rozdíly mezi vedením pozemní a námořní války – první rozdíl spočívá v samotné myšlence koncentrace síly, jež je mnohem obtížněji proveditelná na moři než na souši, za druhý rozdíl považuje Corbett absenci jakýchkoliv bariér či bodů na širém moři, zatímco na souši se mohou armády orientovat dle silnic či pohoří. Třetí rozdíl pak spočívá v povaze války, jež na komunikačních trasách spočívá nejen v porážení nepřátelské flotily a zvítězí v bitvě, ale rovněž v ochraně obchodních lodí, které jsou součástí flotily (Corbett, 1911 : 157–163).

V rámci strategie námořního boje Corbett zdaleka neklade takový důraz na jednu rozhodující bitvu jako Mahan, nicméně se zabývá jak možnostmi tzv. okamžitého rozhodnutí, tak možnostmi námořní blokády. Corbett dochází k závěru, že pro námořní konflikt je vhodné defenzivnější a strategičtější řešení spočívající v důkladné přípravě na námořní konflikt v souladu s politickými přesvědčeními národa, neboť rozhodné bitvy mají za následek velké materiální i lidské škody, a proto je metoda námořní blokády výhodnější i z hlediska časté přítomnosti obchodních lodí (Williams, 2008 : 2–4, Corbett, 1911 : 150–186).

Zásadní rozpor mezi Mahanem a Corbettem tkví v důležitosti námořního obchodu tak jak jej oba chápali. Zatímco Mahan svoji teorii zakládal na korelaci obchodu a moci, Corbett přisuzoval význam obchodu jen v dlouhodobém válečném konfliktu, během kterého by mohlo být omezeno pravidelné zásobování. V tomto kontextu lze patrně dát za pravdu americkému geostratégovi, jehož cit pro obchod se ve 20. století ukázal jako opodstatněný (Lambert, 2014). Zároveň se s Mahanovým důrazem na inspiraci Velkou Británií jako námořní a globální velmocí pro USA neztotožňoval i vzhledem k závazkům Velké Británie ke kontinentální Evropě (Black, 2009 : 140).

2.6. Škrťící body

„Škrťící body jsou běžným pojmem v geografii dopravy, odkazují na místa, která omezují kapacitu oběhu a nelze je snadno obejít, zdali vůbec. To znamená, že jakákoli alternativa ke škrťícímu bodu zahrnuje objížďku, která se výrazně promítá do finančních nákladů a zpoždění.“ (Rodrigue, 2004 : 359), takto definuje škrťící bod odborník na dopravní systémy Jean-Paul Rodrigue. Rovněž uvádí, že tyto body mohou být pevninské i námořní, přičemž výrazně převažuje počet námořních škrťících bodů (Rodrigue, 2004 : 359). Tyto body jsou velmi strategická místa, která zároveň představují bezpečnostní rizika a byť jen několik škrťících bodů z celkového počtu 200 je pro mezinárodní prostředí skutečně klíčových, jsou to právě tato strategická místa, jež jsou okolními vlivy ohroženy nejvíce (Rodrigue, 2004 : 365; Rodrigue, 2013). To se týká zejména čtveřice

nejdůležitějších škrťících bodů – Malackého průlivu, Hormuzského průlivu, Suezského průplavu a Panamského průplavu, jejichž umístění umožňuje téměř neustálou cirkulaci námořní dopravy v kontextu severní polokoule⁹ i celého světa (Rodrigue, 2013).

Rodrigue škrťící body charakterizuje třemi základními faktory – první představuje fyzicko-geografické vlastnosti, a to zejména šířku, hloubku a splavnost škrťícího bodu, které výrazně omezují cirkulaci námořní dopravy. Druhým faktorem je použití škrťícího bodu, které je významně ovlivněno (ne)dostupností alternativních možností vedení dopravy, čímž dochází k navyšování či snižování cirkulace dopravy. Třetí faktor pak představuje přístup škrťícího bodu, což představuje jednak nutnost nastavení efektivní regulace cirkulace dopravy a jednak nastavení průjezdních poplatků, mýtného, apod. (Rodrigue, 2004 : 359–360).

Právě průplav v Panamské šíji, jakožto jeden ze dvojice nejvýznamnějších umělých škrťících bodů je předmětem této práce, a to v kontextech námořní dopravy, regionální politiky Střední Ameriky a zejména pak Panamy a zahraničně-politického spektra USA, jež měly, mají a nejspíše i budou mít nemalý vliv v oblasti tohoto škrťícího bodu.

9 Příloha č. 7.

3. Geografické vymezení Panamské šíje

Abychom mohli lépe pochopit všechny historické a politické skutečnosti týkající se právě tohoto významného středoamerického škrťacího bodu, je zapotřebí tuto oblast geograficky vymezit. Tato oblast geograficky spadá do regionu Latinské Ameriky, někdy též označované jako Hispanoamerika či Iberoamerika (Piknerová, 2011 : 48–52). Na přesném definování oblasti Latinské Ameriky nepanuje přesná shoda, neboť je patrné, že spíše než geograficky je tato oblast jednotná kulturně, a to společným románským dědictvím, ze kterého je nejvíce patrná dvojice jazyků tak charakteristická pro tuto oblast - španělština a portugalština (Fňukal – Šebesta, 2013 : 7). Tato definice je nicméně platná pro celou oblast od řeky Rio Grande na mexicko-americké hranici až po Ohňovou zemi a více či méně tak dochází ke konfliktu s vymezením geografickým. Rovněž můžeme za diskutabilní označovat vnímání Mexika jako součásti Latinské Ameriky, neboť návaznost na USA zapříčinila zkreslení tohoto vjemu a ani jižní hranice Severní Ameriky tak není zcela možné určit (Piknerová, 2011 : 49–50).

Pro potřeby této práce se ale zaměříme na oblast vymezenou na severu Tehuantepeckou šíjí a na jihu Panamskou šíjí, kterou spolu s ostrovy Karibiku označujeme jako Střední Ameriku¹⁰. Do této oblasti pak zahrnujeme vedle karibských ostrovních států pás pevninských států mezi Mexikem¹¹ a Kolumbií – Guatemalu, Honduras, Belize, Salvador, Nikaraguu, Kostariku a Panamu (Fňukal – Šebesta, 2013 : 8). Takto vymezené území představuje jakýsi „*most mezi Angloamerikou a Jižní Amerikou*“ (Anděl, 2011 : 65), což je poměrně přesné označení, neboť pevnina je zde velmi úzká a členitá a činí tak z těchto pevninských států strategická území. Na území státu Panama se rozkládá Panamská šíje¹², jedno z nejužších míst celého kontinentu široké 60 km. Šíje se rozkládá v centrální části země a tvoří kontinentální předěl – na západě země se rozkládá pohoří Cordillera de Talamanca, v němž se nachází i nejvyšší hora

10 Příloha č. 8.

11 Někteří autoři do oblasti Střední Ameriky řadí i Mexiko (Anděl, 2011 : 14, 65; Piknerová, 2011 : 52).

12 Příloha č. 9.

Panamy, a to vulkán Barú (3 474 m n. m.). Toto pohoří je součástí soustavy středoamerických pohoří, jíž zastřešuje termín Středoamerická Kordillera. Pohoří se na panamském území zužuje a končí v Panamské šíji. Na východ od šíje se rozkládá pohoří Serrania del Darien (Meditz – Hanratty, 1987 : 70–71; Fňukal – Šebesta, 2013 : 21–22).

Ačkoliv je Panamská šíje sedlem mezi dvěma horskými systémy, je nutné si uvědomit, že šíje neleží v úrovni moře. Výškový profil Panamské šíje je velmi členitý a téměř celá jeho délka je vedena nad úrovní moře¹³ v přibližné výšce 85 m n. m. a zejména v oblasti města Culebra dosahuje nadmořská výška okolní krajiny i 200 m nad úrovní moře, což způsobilo potíže nejen při samotné výstavbě dopravní cesty, ale zejména v jejím plánování.

13 Příloha č. 10.

4. Panamská šíje v 16. – 19. století

Význam Panamské šíje plyne ze strategické geografické polohy, je však třeba si uvědomit, že zatímco oblast Suez, Gibraltar nebo černomořských úžin byla známa již od starověku, v případě Panamské šíje dochází k objevení a zdokumentování až počátkem 16. století. Prvními Evropany, jenž začali zkoumat dnešní panamské území, se stali Španělé, kteří v nově objevených krajinách zřídili dvě provincie – Novou Andalusii a Zlatou Kastílii (Opatrný, 1979 : 12). Jedním z nejvýznačnějších conquistadorů byl Vasco Núñez de Balboa, jemuž se podařilo šíji překonat a 25. září 1513 spatřit východní pobřeží Tichého oceánu. Tímto okamžikem jednak vzniká potřeba propojit oba oceány a jednak se toto území stává klíčovým bodem ekonomických zájmů v globálním měřítku (Editorial de Ciencias Sociales, 1979).

Území se po Balboově expedici stalo významnou trasou dalších conquistadorů do Aztécké a Incké říše. Španělské aktivity v regionu každým dnem zvyšovaly zájem o vybudování pozemní nebo vodní cesty, jež by zjednodušovala cestu přes šíji. V letech 1517–1529 probíhaly na území Střední Ameriky rozsáhlé výzkumy pod vedení Alvara Saavedry Cerona, který představil první možnosti na vybudování umělé vodní cesty. Ceron navrhl čtyři možnosti – první variantou bylo spojení osad Nombre de Díos a Panama, druhou představovala trasa skrze Tehuntepeckou šíji v Mexiku, třetí skrze Nikaragujské jezero a čtvrtá uvažovaná trasa spojovala záliv Svatého Michala a Urabá¹⁴ (Opatrný, 1979 : 15). Byť ani jedna z možností nebyla prozatím realizována, španělský král Karel V. prosadil splavnění řeky Chagres, po níž mohly od roku 1534 lodě doplout do osady Cruces, odkud byla vybudována pěší cesta do Panamy. Tato tzv. *Královská cesta* byla využívána pro spojení s Peru a později také s Španěly obsazenými Filipíny (Opatrný, 1979 : 16–19; Opatrný, 2004 : 17). I Karlův nástupce Filip II. jevil zpočátku o průplav zájem, avšak roku 1556 se vyjádřil, že „člověk nesmí rozpojit to, co Bůh spojil“ (Editorial de Ciencias

14 Příloha č. 11.

Sociales, 1979). Během španělské nadvlády v oblasti se objevilo ještě několik iniciativních návrhů podporujících vybudování umělého kanálu, nicméně ani jeden neměl přílišnou šanci na úspěch, což bylo způsobeno i aktivitami anglických pirátů v 17. století, zejména pak Francise Drakea a Henryho Morgana. Taktéž 18. století nepřineslo změnu a byť v oblasti šije probíhaly intenzivní geodetické práce, zlom v ohledu plánů na výstavbu průplavu nastal až počátkem 19. století (Mills, 1913 : 26–30).

Prvním průkopníkem obnovy plánů na vybudování středoamerického kanálu se stal německý cestovatel Alexander von Humboldt, který na svých cestách po americkém kontinentu poukázal na chybějící vodní cestu propojující východ a západ kontinentu. Argumentoval zejména potřebou nově vzniklých USA expandovat a rovněž by dle Humboldta prospěla umělá vodní cesta dálkovému obchodu. Takto navrhl celkem devět možných tras průplavu, přičemž šest z nich se nacházelo ve Střední Americe (Mills, 1913 : 30–33).

Právě doba, ve které Humboldt prezentoval svoje názory a návrhy ohledně propojení oceánů však těmto ambiciózním plánům nepřála. V důsledku oslabování španělské moci v oblasti proběhly už na konci 18. století rozsáhlé administrativní reformy, v rámci kterých Panama připadla místokrálovství Nové Granadě. Ani tyto změny však nezabránilly šíření myšlenek americké války za nezávislost a francouzské revoluce. Zejména události v Evropě zapříčinily ztrátu kontaktu Španělska s americkými koloniemi, neboť země se musela primárně věnovat konfliktu v Evropě (Opatrný, 2004 : 22–23). V kombinaci s už tak oslabenou královskou mocí začalo docházet k výraznému zpřetrhávání politických vazeb a řada měst začala utvářet junty a prohlašovat nezávislost. Zatímco v první fázi dokázali ještě Španělé revoltu potlačit, v druhé fázi už tlaku stoupenců odporu vůči španělské armádě v čele se Simónem Bolívarem podlehl. Výsledkem bylo vytvoření a odhlasování tzv. *Základního zákona republiky Velká Kolumbie* 17. prosince 1819 – takto vznikla Velká Kolumbie¹⁵.

15 Příloha č. 12.

Ačkoliv i na dnešním panamském území došlo k několika pokusům o vyhlášení nezávislosti, všechny byly potlačeny a Panama zůstala součástí Velké Kolumbie až do počátku 20. století. Spojení Panamy a Velké Kolumbie však nikdy nebylo přirozené, což bylo dáno především přírodními podmínkami – bažiny a pralesy oddělující Panamu od ostatních částí republiky výrazně omezily jakoukoliv spolupráci, a tak Panama uplatňovala širokou samosprávu a komunikovala zejména se státy Karibiku (Opatrný, 2004 : 23–27).

Počátek 19. století můžeme taktéž považovat za zlom v intenzitě zájmu mocností o panamské území – zejména v případě USA, Velké Británie a Francie můžeme sledovat nejen diplomatický boj o vliv ve Střední Americe, neboť vážným konkurentem Panamy v otázce úvah o vybudování středoamerického průplavu se stala severněji položená Nikaragua.

4.1. Monroeova doktrína „vstupenkou“ USA do Panamy

Situace ve Střední Americe, respektive v Latinské Americe byla počátkem 19. století plně v moci Velké Británie, která zde do velké míry nahradila španělský vliv z předchozích století. Skutečnost, že evropská mocnost a tehdy i světová velmoc kontroluje důležitá území na americkém kontinentu přirozeně vyvolala odpor, který byl v poslední čtvrtině 18. století v severní části kontinentu zlomen válkou za nezávislost a právě nově ustavené USA se staly dalším aktérem, jenž měl do událostí na západní hemisféře co říci. Pátý americký prezident James Monroe ve svém sedmém projevu *O stavu unie* pronesl 2. prosince 1823 slova, která dnes představují tzv. *Monroeovu doktrínu*. Monroe řekl, že přítomnost evropských velmocí (zejména carského Ruska či Velké Británie) na americkém kontinentu není vítána a že jsou tímto ohrožovány americké zájmy a bezpečnost. Monroe rovněž upozornil na zjevnou odlišnost kontinentů a zdůraznil, že cílem USA není vměšování se do evropských záležitostí a že totéž očekávají od Evropy, neboť není možné, aby jeden nebo druhý stát šířil svůj vliv na jiném kontinentu (Monroe, 1823).

Důležitost této doktríny je všeobecně známa zejména pro hájení národních zájmů USA ve Střední a Jižní Americe, avšak v prvopočátcích amerického expanzionismu byla doktrína uplatňována především na nejbližší území – postupně připojované státy, jež jsou součástí USA dodnes¹⁶. Právě tato expanze působila značnou újmu na vztazích USA s Velkou Británií, Francií a Mexikem, neboť jestliže USA území získávaly, musel o ně nějaký stát přicházet. Nejvýraznějším konfliktem této doby se stala patrně dvouletá válka s Mexikem, jež vyzněla jednoznačně pro USA, které uzavřením *mírové smlouvy z Guadalupe Hidalgo* 2. února 1848 získaly Texas, Kalifornii, Nové Mexiko a Arizonu (Opatrný, 1979, 26–29).

Postupující americká expanze kontinentem a rovněž objevení kalifornských zlatonosných dolů roku 1848 přinesla potřebu propojit východ a západ stále se zvětšujícího se státu (Meditz – Hanratty, 1987 : 18). Pozemní cesta po americkém území vedla přes Skalisté hory a mississippské pláně, tudíž nepředstavovala ideální řešení. Druhou možnost představovala plavba kolem Hoornova mysu, ta však byla značně zdlouhavá. Nastalá situace tak dospěla do stádia, kdy USA zcela vážně začaly zajímat o oblast Panamské šíje s cílem vybudovat zde železniční a námořní propojení obou oceánů.

Nebyl to však první pokus o získání koncese na vybudování středoamerického průplavu – již v na přelomu let 1825 a 1826 bylo ujednáno mezi newyorským obchodníkem Aaronem H. Palmerem a Středoamerickou republikou – krátkodobým nezávislým státním útvarem – že Palmer bude moci vybudovat průplav, nicméně tento pokus úspěchem neskončil (Bishop, 1913 : 33). Podobně neúspěšně dopadl i pokus diplomata Charlese Biddlea, kdy jej americký prezident Andrew Jackson v roce 1836 vyslal prozkoumat oblast Panamské šíje. Biddle namísto splnění oficiálních instrukcí uzavřel s Novou Granadou smlouvu a získal pro svoji firmu koncesi na vybudování železnice přes šíji, nicméně o rok později zemřel a s ním i jeho projekt (Bennett, 1915 : 86).

16 V těsném sledu byly k USA připojeny území států Mississippi (1817), Illinois (1818), Missouri (1819), Alabama (1819), Maine (1820) a Florida (1821) (Heideking – Mauch, 2008 : 115; Opatrný, 1979 : 26).

Úspěch nezaznamenal ani plán francouzského inženýra Napoleona Garely, jehož projekt ztroskotal na nedostatku materiálu a k zániku byl nakonec odsouzen i projekt Američana v britských službách Williama Wheelwrightea, jenž provozoval mnoho lodních linek ve východním Pacifiku a toužil po propojení středoamerických a jihoamerických přístavů s přístavy v USA či Číně, Indii, Austrálii a na Novém Zélandě (Bennett, 1915 : 99 ; Opatrný, 1979 : 44–46).

V prosinci roku 1846 došlo k uzavření *Bidlack-Mallariny smlouvy* mezi USA a Novou Granadou. Tato smlouva ratifikovaná na osobní výzvu prezidenta Jamese K. Polka v roce 1848 způsobila diplomatickou roztržku mezi USA a Velkou Británií. Smlouva svým obsahem vyjadřovala vzájemné přátelství USA a Nové Granady, zaručovala USA možnost vybudování jakékoliv dopravní cesty v Panamské šíji a smlouva taktéž zahrnovala zmínku o stejných právech pro Američany jako pro obyvatele Nové Granady. Naopak USA se zavázaly ke garanci suverenity a vlastnictví území, na kterém bude dopravní cesta vybudována (Opatrný, 2004 : 31). Bidlack-Mallariny smlouva byla do jisté míry reakcí na aktivity Velké Británie ve Střední Americe, kde se tzv. „britský Honduras“ stával britskou kolonií a kde se Britové aktivně angažovali v Nikaragui a na Pobřeží moskytů. V této oblasti zamýšlela evropská velmoc vybudovat středoamerický průplav. USA dohodou s Novou Granadou chtěly narušit a omezit tyto britské aktivity, avšak na druhou stranu americká expanzivní politika i v souvislosti s úspěchem v mexické válce vzbuzovala v Londýně obavy. Vzájemná snaha omezit se i vzájemné hrozby plynoucí z aktivit ve Střední Americe obou zemí nakonec zapříčinily uzavření *Clayton-Bulwerovy smlouvy* v dubnu roku 1850 (Mills, 1913 : 38–41).

Obě země přikládaly smlouvě mimořádný význam, neboť si uvědomovaly, že narovnání vzájemných vztahů je pro další vývoj jejich zahraniční politiky určující, ale ani jedna ze zainteresovaných stran nechtěla ustoupit ze svých požadavků. Patrně v méně výhodné pozici se nacházela Velká Británie, protože mohla ztratit svůj vliv v Nikaragui a na Pobřeží moskytů, zatímco USA mohly v

oblasti vliv jen posilovat, k čemuž nakonec uzavřením smlouvy mezi oběma zeměmi také došlo. V preambuli smlouvy stojí: „*Spojené státy americké a její Britské Veličenstvo touží po konsolidaci přátelského vztahu, které tak šťastně existovalo, a to stanovením a upevněním jejich názorů a záměrů s odkazem na jakýkoliv komunikační lodní kanál, který může být postaven mezi Atlantským a Tichým oceánem*“ (Arias Madrid, 1911 : 161). Patrně nejzásadnější částí smlouvy je však článek I., ve kterém je stanoveno, že „*vlády Spojených států a Velké Británie tímto prohlašují, že ani jedna, ani druhá země nebude chtít získat nebo udržet výlučnou kontrolu nad lodním kanálem; dohodly se, že nikdy nebudou stavět nebo udržovat žádná velicí opevnění tamtéž nebo v jeho blízkosti nebo obsazovat, opevňovat, kolonizovat, přebírat či uplatňovat jakoukoliv nadvládu nad Nikaragou, Kostarikou, Pobřežím moskytů nebo kterékoliv jiné části Střední Ameriky*“ (Arias Madrid, 1911 : 161–162).

Smlouva dále určuje, že obě země zaručují chránit budoucí dopravní cestu proti konfiskaci či okupaci, nicméně nesmějí využívat žádných opevnění ani vojenských základen. Taktéž je při výstavbě dopravní cesty nutný souhlas místních úřadů a vlády a vybudovaná trasa musí být neutralizovaná a přístupná všem lodím všech států. Smlouva v posledním článku taktéž garantuje Velké Británii i USA stejná práva a poplatky v rámci využívání budoucí stavby (Arias Madrid, 1911 : 166). Protože poměr sil byl v roce 1850 výrazně na straně Velké Británie, je v obecném měřítku smlouva vnímána jako první výrazný diplomatický úspěch USA, a to i přesto, že se vzdaly možnosti intervence podobné té v Mexiku na konci 50. let (Křížová, 2011 : 68).

4.2. Transkontinentální železnice jako základní kámen průplavu

Uzavření Clayton-Bulwerovy smlouvy bylo pro všechny zainteresované strany klíčové – nejen že byl vyřešen spor mezi USA a Velkou Británií, zásadní význam měl obsah smlouvy, jejíž ratifikací vstoupila v platnost obecná pravidla pro budoucí realizaci transkontinentální dopravní cesty. K dohodě spějící situaci

plně dokázal využít americký podnikatel William H. Aspinwall provozující společnost na přepravu pošty mezi San Franciscem a Panamou (Opatrný, 1979 : 46–49). Jeho spolupráce s newyorským podnikatelem Henrym Chauceym a inženýrem Johnem Stephensem vedla k zlomovému kroku nejen pro jejich obchodní zájmy, ale především pro USA jako takové.

Jednání roku 1849 s vládou v Nové Granadě vedla k získání koncese na výstavbu železnice mezi oběma oceány. Nově vzniklá společnost *Panama Railroad Company* (PRC) se zavázala platit bógotské vládě 3 % z ročního čistého zisku a slíbila odprodej železnice po jejím dvacetiletém provozu v hodnotě 5 000 000\$. Naopak Nová Granada poskytla PRC pás půdy kolem plánované trati (Bennett, 1915 : 88). Lokace, v níž stavba začala počínaje lednem roku 1850 vznikat, působila mnohé obtíže:

- 1) najímané dělnictvo mělo vyhlídky na lepší život v Kalifornii, kam řada z dělníků nedbaje na své závazky cestovalo¹⁷,
- 2) část Panamské šíje ležící při Atlantském oceánu byla prakticky rovinou a v období dešťů toto území zaplavovaly povodně na řece Chagres,
- 3) vlivem povodní se ve vzniklých bažinách množili komáři přenášející malárii a žlutou horečku, na jejichž příznaky mnoho dělníků zemřelo,
- 4) krajina se směrem k Tichému oceánu vyvyšovala a působila problémy především v oblasti města Culebra,
- 5) většina Panamské šíje v její nejužší oblasti byla pokryta těžce přístupnou džunglí (Bennett, 1915 : 88–90; Forbes-Lindsay, 1906 : 61–62).

Vlivem těchto těžkostí bylo za prvních dvacet měsíců postaveno pouze 10 km železnice, na níž však PRC zahájila v listopadu roku 1850 přepravu osob, z čehož plynul jak okamžitý finanční zisk, tak také rozšíření povědomí o budované

¹⁷ Na budování stavby se podíleli také dělníci z Irska a rovněž z Číny, kteří však byli velmi náchylní na onemocnění a asi 1 000 jich na stavbě zemřelo. Celkem si budování železnice vyžádalo přibližně 6 000 životů (Forbes-Lindsay, 1906 : 65–66; Bishop, 1913 : 48).

železnici. Tento krok se PRC vyplatil a navíc se důležitost Panamské šíje zvedla objevem zlatých dolů v Austrálii v roce 1851 (Opatrný, 1979 : 49–50). V létě roku 1852 trať dosahovala délky 37 km, nicméně před inženýry stála výzva v podobě překlenutí řeky Chagres u Barbacoas, jejíž hladina během roku v závislosti na aktuálních klimatických podmínkách často měnila svoji výšku. Tento problém způsobil značné zpoždění, neboť řeka i přes značnou konstrukční přesnost hrubou stavbu velkého mostu fatálně zničila (Bennett, 1915 : 90). PRC se tak rozhodla začít budovat trať i z tichomořské strany a nakonec se obě pracovní skupiny setkaly v oblasti Culebry tvořící kontinentální předěl. Po dokončení stavby 27. ledna 1855 dosahovala délka tratě 75,6 km¹⁸ a její zprovoznění o den později se stalo enormním úspěchem PRC.

Panamská železnice se rázem stala strategickým dopravním bodem, neboť představovala nejjednodušší cestu z východního pobřeží na západní pobřeží USA a navíc samotná cesta přes šíji se zkrátila na pouhé čtyři hodiny. Finanční náročnost stavby dosáhla částky 8 000 000 \$, ale již v roce 1865 dosáhla PRC zisku 11 340 000 \$. Za den se po železnici přepravilo asi 1 500 cestujících a náklad tří parních lodí (Bennett, 1913 : 90–91). Komplikací se pro železnici stala vypuknuvší občanská válka v USA roku 1861, která podstatně omezila emigraci do Kalifornie a zároveň vývoz z východního pobřeží USA. Prosperita PRC i samotné železnice válečným konfliktem byla poznamenána, zlomovým úderem ale bylo dokončení prací na transkontinentální trati spojující New York a San Francisco. Pro panamskou železnici znamenala tato skutečnost odliv klientely směřující z jednoho pobřeží USA na druhé, nicméně stále si uchovávala svoji významnost ve spojení Evropy a východního pobřeží USA s tichomořskými přístavy v Jižní Americe (Opatrný, 1979 : 53).

Železnice tak vůbec poprvé zásluhou dopravních technologií propojila Atlantský a Tichý oceán, což v konečném důsledku předznamenávalo mnoha státy vyhlíženou stavbu průplavu skrze Panamskou šíji nebo jiné vhodné místo.

18 Příloha č. 13.

4.3. Americké vize 2. pol. 19. století

Vybudování panamské železnice vyvolalo ohlas na celém kontinentu a nejvíce ovlivněny byla okolní území včetně Pobřeží Moskytů na dnešním území Nikaraguy, jež bylo od svého objevení Evropany strategickým místem hegemoniálních snah Velké Británie (Křížová, 2011 : 73). Na základě vlastních poznatků z Panamy po svém nástupu do úřadu prezidenta USA Ulysses S. Grant široce podporoval myšlenku středoamerického průplavu, což zmínil i ve svém prvním proslovu *O stavu unie*, kdy apeloval zejména na obchodní hledisko věci a kdy oznámil zahájení průzkumných prací (Grant, December 1869). Průzkumy však neprováděly jen USA, o stavbu průplavu stála i Velká Británie a Francie.

Zejména počátek 80. let 19. století s sebou přinesl několik výzkumných expedic, jež si za svůj hlavní cíl vytyčily najít vhodné místo a naplánovat trasu průplavu, který by spojil oba oceány. Nejvíce těchto expedic podnikly USA, které měly k dotčeným územím geograficky nejbližší. Grantem vyslané expedice směřovaly do oblasti Panamy a Tehuantepecké šíje. V Panamě se expedice potýkala s několika zásadními problémy – útoky místních indiánů, smrtelnými nemocemi, ale největší problém představovala nevyzpytatelná řeka Chagres. Podobně dopadl průzkum i v Mexiku, kde by bylo kvůli vysoké nadmořské výšce nutné vybudovat až 161 zdymadel. V úvahu tedy přicházela pouze možnost vést průplav přes Nikaraguu, kde by výstavbu mohla usnadnit tamní soustava jezer (Parker, 2007 : 36–39). Sama Nikaragua přitom o výstavbu vodní cesty stála, což by zájemci o tento podnik přineslo nemalé výhody (Opatrný, 1979 : 56–60).

Prvním a pro pozdější vývoj skutečně významným krokem bylo šetření americké *Komise pro meziocéánský průplav (ICC)* v letech 1874–1876. Ta dospěla k rozhodnutí, že je potřeba nové expedice ve všech uvažovaných oblastech vyjma Tehuantepecké šíje, jež byla pro finanční i technickou náročnost zavrhnuta. Na základě výzkumů se ICC rozhodla pro podporu nikaragujské trasy. Též ale uvedla, že druhou nejrealnější variantou je panamská trasa, jež by byla kratší, ale byla by přibližně o 50 000 000\$ dražší (Opatrný, 1979 : 62–63).

Komisí přijaté usnesení obsahovalo i požadavek neutralizace a internacionalizace budoucí námořní tepny, což plně podporovali jak Grant, tak jeho ministr zahraničí Fish, jenž byl pověřen jednáním se zainteresovanými vládami. Fish tak zahájil jednání v Nikaragui, ale jeho snahy zcela ztroskotaly na nevoli nikaragujské vlády, která by podepsáním navrhované dohody prakticky přišla o území zaujímající průplavové pásmo, na čemž USA trvaly. Tato jednání přinesla USA těžkou diplomatickou porážku, což ještě umocnila rána z Evropy – Francie získala od kolumbijské vlády koncesi na vybudování průplavu v Panamě (Major, 1993 : 19).

4.4. Francouzské fiasko

Francie svůj zájem o oblast Střední Ameriky a Karibiku zvýšila v 50. letech 19. století, ale až do 80. let téhož století jej uplatňovala především v Mexiku. O zlom v uvažování francouzským politiků se zapříčinil až Ferdinand Lesseps, pod jehož vedením se v letech 1856–1869 podařilo vybudovat Suezský průplav. Tento úspěch na globálním poli přirozeně posílil francouzské sebevědomí a když se v roce 1875 konala v Paříži konference zeměpisné společnosti, bylo ustavení *Société Civile International du Canal Interocéanique* pro zabývání se možností vybudování středoamerického průplavu logickým vyústěním.

Výzkum v uvažované oblasti Panamy vedl Lucien N. B. Wyse a jeho závěry nezněly nejprve optimisticky, neboť v Panamě narážel na několik typů problémů, na které narážely i americké expedice. V závěrečné zprávě Wyse doporučil trasu na úrovni hladiny moře mezi městy Colón a Panama s využitím řeky Chagres. Po vyhotovení této zprávy Lesseps – už jako prezident pařížské zeměpisné společnosti – svolal do Paříže mezinárodní kongres na 15. května 1879 (Opatrný, 1979 : 69–71).

Kongresu se vedle francouzské delegace čítající 74 Lessepsových přízněnců zúčastnilo dalších několik států, přičemž francouzskou delegaci tvořilo jen 20 inženýrů a jen jeden měl osobní zkušenost ze Střední Ameriky

(Bishop, 1913 : 67; Parker, 2007 : 65). USA zde prezentovaly svůj plán průplavu v Nikaragui, nicméně rozložení moci na kongresu bylo dané, a to i přesto, že stoupenec americké varianty baron de Lépinay upozorňoval, že projekt průplavu na úrovni mořské hladiny skončí katastrofou nejen vinou nemožnosti ufinancovat tak technicky náročný projekt, ale také kvůli tamnímu klimatu (Parker, 2007 : 63). V rozhodujícím hlasování se pro Wyseův plán kladně vyjádřilo 74 hlasujících, 8 bylo proti a 4 se zdrželi (Bishop, 1913 : 67). Výsledek hlasování je však často zpochybňován, protože v sále nebyla přítomna řada delegátů s volebním právem (Parker, 2007 : 65). Bylo tak rozhodnuto o tom, že středoamerický průplav bude vybudován v Panamské šíji.

Výsledek hlasování mezinárodního kongresu zcela odrážel Lessepsovo postavení ve Francii – těšil se i mezi běžnými Francouzi neobyčejné oblíbenosti a svého postavení si byl vědom i sám Lesseps, který předpokládal, že jeho jméno samo o sobě zajistí přísun potřebných financí – všechna rizika a pochybnosti zanikaly v představě aury „hrdiny ze Suez“ (Bennett, 1915 : 102). Poté, co se Lesseps a jeho inženýrský tým přesunul do Panamy, byl vyjednáán odkup PRC za částku asi 25 000 000\$, od čehož si Lesseps sliboval usnadnění celého podniku a zároveň tím splnil jednu z podmínek získané koncese ke stavbě (Bishop, 1913 : 80). Od začátku roku 1881 stavba započala a byť se zpočátku zdálo, že by neměly nastat výraznější obtíže komplikující průběh výstavby, prokázal se opak.

V únoru roku 1881 získala Lessepsova společnost nový status i název – *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* (CUCI). Zájem o celou stavbu byl ve Francii mimořádný, což se navzdory Lessepsově masivní a nákladné propagaci v tisku paradoxně neodrazilo na výtěžcích z emise akcií. Nedostatek financí z první emise akcií Lesseps zakryl prohlášením o snížení celkových nákladů stavby na 658 000 000F namísto vypočítaných 843 000 000F (Opatrný, 2004 : 42–43). Až v roce 1885 si inženýři začali uvědomovat, že Wyseův plán průplavu na úrovni hladiny moře je nerealizovatelný jak po stránce technické, tak zejména ve finančním ohledu. Rok 1885 byl pro Francouze v Panamě vůbec kritický a patrně

i zlomový – v Panamě se pokusili o povstání povstalci Rafaela Aizpurua a ačkoliv byly tyto pokusy utnuty v zárodku, poukázaly na chybné zabezpečení stavby, což výmluvně dokumentovalo vypálení velké části Colónu. Na konci roku navíc zasáhly Panamu neobvykle silné deště, jež vyvolaly nebývalé záplavy ničící části stavby i části existující železnice (Bishop, 1913 : 80; Opatrný, 1979 : 78–82).

I vlivem událostí z roku 1885 byl do Panamy vyslána vládní kontrola, která své poznatky shrnula ve zprávě pojednávající o významu stavby, o těžkostech při jejím budování a také o návrhu na opuštění myšlenky průplavu v úrovni hladiny moře. Zpráva ale také podotýkala, že případné opuštění projektu by znamenalo nenahraditelnou ztrátu pro francouzské zájmy v Americe (Bishop, 1913 : 98–99; Opatrný, 2004 : 47–48). Alternativu nabídl inženýr pacifické části průplavu Phillipe-Jean Bunau-Varilla, na jehož popud Lesseps zdráhavě povolil začít průplav budovat jako zdymadlový s tím, že po zprovoznění bude dobudován dle původních plánů (Bishop, 1913 : 99–100; Opatrný, 2004 : 48–49).

Přetrvávající potíže se snažil Lesseps marně odvrátit návrhem zákona o odložení povinnosti splácet dluhy společnosti, ale parlament tento zákon neschválil – kvůli tomuto rozhodnutí byla CUCI postoupena likvidaci (Opatrný, 2004 : 49–50). Ferdinand Lesseps nedokázal čelit ani francouzským orgánům moci, ani tisku, který v letech 1880–1889 intenzivně dotoval roční částkou 1 600 000F – 2 000 000F (Frank, 1944 : 6). V červnu 1891 následovala finální soudní dohra projektu CUCI, přičemž sám Lesseps byl odsouzen za zpronevěru a podplácení veřejných činitelů na 5 let odnětí svobody. Stejný trest postihl i Lessepsova syna Charlese (Opatrný, 1979 : 90). Fiasko francouzského projektu způsobilo vážnou porážku Francie v zahraniční politice i na vnitropolitické scéně, protože řada uplácených byla právě členy parlamentu nebo ministerstev (Frank, 1944 : passim). Fatálního zaváhání Francie však začaly zvolna využívat USA, které nakonec na přelomu 19. a 20. století získaly vlivem radikální proměny zahraniční politiky rozhodující vliv na západní hemisféře.

5. Hegemonie USA nad Panamskou šíjí ve 20. století

Západní hemisméfra představuje velmi zajímavou část Země, a to zejména kvůli své poloze – americký kontinent izolován od Evropy i od Asie. Tato skutečnost tak vedla k formulování Monroeovy doktríny týkající se nevměšování se evropských mocností do záležitostí amerického kontinentu a získání převahy USA nad touto částí světa. Zároveň však izolace Ameriky od evropských konkurentů a také relativní slabost sousedních národů na kontinentu nenutila USA k vytvoření silného námořnictva nebo k nějaké expanzi (Malinek – Dohnal, 2012). Jak již bylo zmíněno, zvýšení zájmu o zahraniční teritoria přišlo až s prezidentem Grantem a s jeho snahou získat Dominikánskou republiku, což podporovalo i tamní obyvatelstvo a několikrát marně i sám Grant na kongresové půdě (Opatrný, 1979 : 56, 65).

Zahraniční politika Grantových nástupců byla nevýrazná a značně nekoncepční, na což začal upozorňovat od konce 80. let A. T. Mahan, jehož apely a rady americké politické scéně byly nastíněny v druhé kapitole. Změna zahraniční politiky i na základě Mahanových výzev přišla s prezidentem Groverem Clevelandem. Ačkoliv ani pro Clevelanda nebyla zahraniční politika primárním cílem svého úřadu, aktivně se zapojil do konfliktu mezi Velkou Británií a Venezuelou o spornou hranici na řece Orinoko. Cleveland zde nesledoval expanzionistické zájmy, soustředil se na ochranu Monroeovy doktríny, což vyvolalo mezi obyvatelstvem USA vlnu nacionalismu, která se stala základnou pro pozdější imperialistické záměry USA (Heideking – Mauch, 2008 : 286–287).

Nástup USA na pole světové politiky přichází v roce 1897 s administrativou prezidenta Williama McKinleyho. Díky rostoucí zemědělské i průmyslové produkci bylo zapotřebí začít hledat nové trhy, kde by se americké produkty uchytily (Heideking – Mauch, 2008 : 294). V červenci roku 1898 byly anektovány Havajské ostrovy na základě McKinleyho schválení poté, co anexi opakovaně odmítl jeho předchůdce Cleveland (Malinek – Dohnal, 2008).

Opravdovým projevem nástupu USA do mezinárodního prostoru však byla válka, vyhlášená Španělsku 19. dubna 1898 Kongresem na osobní prezidentovu žádost. Tento vojenský konflikt zastihl USA ne zcela připravené, neboť Mahanem iniciovaná výstavba amerického námořnictva nebyla zdaleka u konce. I přes počáteční obtíže dokázaly USA odrazit nápor Španělů a v Manilské zátocce je začátkem května 1898 porazily. Stejně krátký vývoj měly i boje v Karibiku, zejména na Kubě (Heideking – Mauch, 2008 : 296–297).

Ještě téhož roku uzavřená mírová smlouva v Paříži konstatovala, že se ostrov Kuba má stát nezávislým státem, zatímco souostroví Filipíny a ostrov Guam v Tichém oceánu a ostrov Portoriko v Karibském moři mají připadnout USA. V návaznosti na Mahanův vliv je rovněž potřeba dodat, že na Havajských ostrovech, Guamu a na Kubě byly krátce na to vybudovány námořní vojenské základny s nebývalým strategickým významem (Malinek – Dohnal, 2008).

5.1. Diplomatický boj o trasu průplavu

Vítězství ve válce se Španělskem znamenalo obrat v americké zahraniční politice, což v souvislosti s tragickým výsledkem francouzského projektu na vybudování průplavu přes Panamskou šíji umožnilo, aby se USA v rámci posilování vlivu v oblasti chopily jedinečné příležitosti.

Francouzská přítomnost v Panamě pokračovala i po Lessepsově odsouzení, zejména pak Wyse dokázal vyjednat prodloužení koncese, což inženýru Bunau-Varillovi umožnilo založit *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama* (CNCP) (Forbes-Lindsay, 1906 : 155–156). Bunau-Varilla se spolu s newyorským zástupcem CNCP snažil v USA vytvořit podmínky, jež by nakonec umožnily dostavbu průplavu (Opatrný, 1979 : 90). Obrysy reálných plánů USA byly však položeny ještě za francouzského působení v Panamě – roku 1887 vznikla *Maritime Canal Company* (MCC) a když jí vláda v Nikaragui udělila koncesi, byla zahájena dlouhá jednání o konečné variantě průplavu (Opatrný, 1979 : 97).

Za těchto nových skutečností přestala být Clayton-Bulwerova smlouva po vůli amerických politiků a vznikl tlak na její zrušení smlouvy a nahrazení novou smlouvou, jež by USA umožňovala vybudovat středoamerický průplav dle vlastních zájmů. USA započaly intenzivní komunikaci s Velkou Británií o změně vzájemných vztahů ve Střední Americe – USA reprezentoval ministr zahraničí John Hay, Velkou Británii velvyslanec v USA lord Pauncefote (Mills, 1913 : 68). Výsledkem tříletých jednání je dvojice tzv. *Hay-Pauncefoteových dohod* přijatých 5. února 1900, respektive 18. listopadu 1901.

První z dvojice dohod znamenala pokrok, nicméně USA nepovolovala budovat podél trasy opevnění, udržovat tam policejní hlídky a rovněž dohoda znemožňovala proplování válečných lodí v míru či válce (Bennett, 1915 : 105; Opatrný, 1979 : 116). Takto postavená dohoda neměla žádnou šanci na schválení v Kongresu, někteří z jeho členů dokonce hovořili, že dohoda je „*koncem oprávněných nároků Spojených států na převahu v Americe*“ a „*absolutním ústupem od Monroeovy doktríny*“ (Opatrný, 1979 : 116–117). Obě strany dohody tak musely zahájit druhé kolo rozhovorů, které dopadlo pro USA o mnoho lépe. Dohoda jasně konstatuje, že Clayton-Bulwerova smlouva pozbývá platnosti. Ve druhém článku je přiznáno právo USA samostatné stavby průplavu a ve třetím je jasně stanoveno, že USA jsou jediným garantem neutrality průplavu. Čtvrtý bod pak obsahuje, že žádné změny v územní suverenitě nebo v mezinárodních vztazích země, kde bude průplav vybudován, nezabrání jeho neutralitě. Do dohody naopak nebyla zařazena zmínka o zákazu budování opevnění (Arias Madrid, 1911 : 175–77).

Touto dohodou byl ukončen britský vliv v oblasti. V otázce středoamerického průplavu však nebylo rozhodnuto, zda budou USA pokračovat ve francouzském projektu nebo podpoří MCC v nikaragujské trase – tuto variantu ostatně doporučila ICC roku 1876. V rámci diplomatického soupeření stoupenců panamské a nikaragujské varianty se objevilo několik důvodů, proč jednu nebo druhou variantu (ne)vybudovat:

- 1) nikaragujská varianta byla blíže území USA, ale průjezd by zde trval 30–33 hodin (v Panamě pouze 12 hodin),
- 2) pro spojení USA s Jižní Amerikou by byla panamská varianta rychlejší o 2 dny a pro spojení východního a západního pobřeží USA taktéž (z důvodu delší doby průjezdu a vyšším počtem zdymadel v nikaragujské variantě),
- 3) pro obě varianty platil poměrně vysoký stupeň nebezpečí zemětřesení a ohrožení vulkanickou činností (zejména v Nikaragui se nachází v okolí plánované trasy průplavu 25 činných sopek),
- 4) výzkum v letech 1896–1900 měl prokázat stabilní pokles hladiny vody v Nikaragujském jezeře vlivem nestabilního podloží,
- 5) klimatické podmínky byly v obou zemích složité – v Panamě jsou časté povodně na řece Chagres a byla zde přítomnost nevyhlášených nemocí, v Nikaragui se vyskytují extrémní dešťové srážky a noční provoz velkých lodí by byl omezen díky snížené orientaci v terénu
- 6) panamská varianta by byla zřejmě levnější, výhodou byla existence železnice a skutečnost, že by byl průplav veden na území jedné země (Morison, 1902 : passim; Heilprin, 1902 : passim; Lindsay-Forbes, 1906 : 175–180).

Na sklonku roku 1901 rozhodla senátní komise, že podpoří nikaragujskou variantu projektu, a to i přesto, že většina materiálů hovořila ve prospěch Panamy – vyjma financí. Podpora panamské možnosti totiž krom vlastních vyčíslených nákladů zahrnovala též odkoupení majetku CNCP, jež požadovala 110 000 000\$. V Senátu se touto dobou vytvořila dvojice skupin podporující tu či onu variantu průplavu. Newyorský zástupce CNCP William Cromwell přirozeně orodoval za panamskou možnost a nakonec se mu podařilo přesvědčit hlavní představitele CNCP, aby slevili ze svých nároků – novou cenou bylo 40 000 000\$. Pro panamský průplav tak nyní hovořilo i toto důležité kritérium (Forbes-Lindsay, 1906 : 170–171; Opatrný, 1979 : 121).

Obhájci panamské varianty tak přednesli komisi doplněk, jenž ukládal prezidentovi USA zakoupit koncesi, odkoupit majetek CNCP a zahájit jednání o výstavbě průplavu v Panamě s kolumbijskou vládou, přičemž pokud by jednání vážla, mělo okamžitě odstartovat budování průplavu v Nikaragui. Tento tzv. *Spoonerův dodatek* byl i přes četné kritické připomínky obhájců nikaragujské varianty těsně schválen a následně ratifikován prezidentem, toho času již Theodorem Rooseveltem (Cornish, 1909 : 37). Senátní vítězství panamské varianty však ještě neznamenal vítězství konečné – bylo třeba brzy vyjednat koncesi od kolumbijské vlády.

5.2. Od diplomacie k revoluci

Situace v Kolumbii byla na přelomu století ve znamení hospodářského úpadku a také krátké občanské války trvající do listopadu 1902. Finance hrály i zde hlavní roli, kolumbijská vláda peněžní prostředky nutně potřebovala, což USA zjednodušilo strategii vyjednávání. Konkrétní jednání probíhala mezi ministrem zahraničí USA Hayem a kolumbijským zástupcem pro otázky průplavu Thomasem Herránem. Byť mezi oběma stranami panoval rozpor vinou odlišných pohledů na výši částky ročních poplatků kolumbijské vládě, nakonec byla 17. března 1903 tzv. *Hay-Herránova dohoda* ratifikována Senátem USA (Bishop, 1915 : 118–119).

Dohodou měly USA získat povolení prodeje práv, koncesí a majetku CNCP, rovněž mělo být zaručeno výlučné právo na výstavbu, kontrolu a ochranu průplavu po dobu sta let s možností prodloužení. Dohoda také vymezila průplavové pásmo o šířce 5 km od středu průplavu a 3 námořní míle od koncových bodů průplavu. Dozor nad průplavovým pásmem měla zajišťovat Kolumbie, v dohodě však bylo uvedeno i povolení mimořádné účasti americké armády, což ve skutečnosti znamenalo ztrátu kolumbijské suverenity nad průplavovým pásmem. Kolumbie měla získat za koncesi 10 000 000\$, ale takto nevýhodou dohodu odmítala ratifikovat (Opatrný, 1979 : 135–136).

Zatímco se Kolumbií nesly projevy národní hrdosti a cti, nepřijetí Hay-Herránovy dohody kolumbijskou stranou přimělo zástupce CNCP i USA přemýšlet nad dalšími možnostmi. V této souvislosti je třeba si uvědomit, že dnešní území Panamy je od Bógoty odděleno hustými pralesy a bažinami, což nedovolilo vybudovat pozemní spojnici do Bógoty (Opatrný, 1979 : 140–142). Důležitost těchto přírodních podmínek si uvědomovali i všichni ti, kteří měli zájem na stavbě průplavu v Panamě, a proto se ještě v roce 1903 objevila myšlenka osamostatnění Panamy.

V Panamě se vytvořila separatistická síť kolem panamského senátora v bógotském parlamentu Josého Agustína Arangy a lékaře zaměstnaného u PRC Manuela Amadory Guerrera, která začala nejprve jen hovořit o nezávislé republice a poté podnikla první opatření směřující zejména do USA, kde získala podporu. Americké politické špičky proklamovaly zájem vyřešit otázku průplavu v Panamě bez Kolumbie, ale převrat by musel být nekrvavý a musel by ustavit novou vládu. Vývoji značně přispěl i Bunau-Varilla, který se na schůzce s prezidentem Rooseveltem dohodl na zahájení akce. Separatisté v Panamě i americké námořnictvo se tak začalo v říjnu 1903 připravovat na převrat (Mills, 1913 : 91–96).

Informace o plánovaném převratu se proslýchaly i v Bógotě, načež Kolumbie vyslala do Panamy část válečné flotily. Stejně tak učinily i USA, jejichž úkolem bylo právě znemožnění vylodění armády na území Panamy. Ve večerních hodinách 3. listopadu byl milicemi zajat kolumbijský generál Tovar se svým štábem a též i guvernér Panamy José Domingo de Obaldía. Zajetí proběhlo bez jakýchkoliv problémů, 4. listopadu byla vyhlášena nezávislost a ustavena prozatímní vláda. Oficiálně bylo prohlášeno, že spojení Panamy a Kolumbie bylo neudržitelné, že Kolumbie nedbala zájmů panamského lidu a že z toho plyne právo Panamy na nezávislou demokratickou vládu. Kolumbijská vláda se o převratu dozvěděla až 6. listopadu a její reakce byla na bázi slovního šoku, než že by zahájila boj o část „své“ země. Navíc si v Kolumbii uvědomovali, že případný

konflikt s Panamou by znamenal i konflikt s USA, což by ve výsledku znamenalo tak jako tak porážku (Parker, 2007 : 200–201; Opatrný, 1979 : 149–155).

V nastalém chaosu se mistrně zorientoval Bunau-Varilla, jenž si vyžádal od Aranga jmenování sebe samého diplomatickým zástupcem Panamy v otázce průplavu a vydal se do Washingtonu, kde od 13. listopadu jednal s Rooseveltem a Hayem. Výsledkem jednání, na nichž de facto nebyl přítomen nikdo z panamské strany, bylo podepsání *Hay-Bunau-Varillovy dohody* (Bishop, 1913 : 137–138). Na její podpis spěchaly jak USA, tak také sám Bunau-Varilla, který zastupoval CNCP a chtěl se vyhnout složitým jednáním s panamskými politiky. Předseda prozatímní panamské vlády Arango dohodu ratifikoval s okamžitou platností již na začátku prosince, tedy ještě předtím, než se jí začal zabývat americký Kongres (Opatrný, 1979 : 169; Opatrný, 2004 : 73).

V projevu *O stavu unie* 7. prosince 1903 Theodore Roosevelt zmínil, že Kolumbie USA „*donutila nejen pro záchranu vlastní cti, zájmu a blahobytu našich lidí, ale i lidí Panamské šíje a lidu všech civilizovaných zemí světa podniknout rozhodné kroky*“ (Roosevelt, December 1903). Slova Rooseveltova i dalších zastánců jeho názorů a politiky se v Kongresu střetávala s názory těch, kteří nedůvěřovali panamské vládě a pochyby měli i co se týče vysvětlení událostí v Panamě. Nakonec však zapůsobilo „kouzlo blížících se prezidentských voleb“¹⁹ a v rámci jednoty byla Kongresem 23. února 1904 ratifikována (Opatrný, 1979 : 167–168). Smlouva dala USA právo k užívání a kontrole pás země pro stavbu, provoz a ochranu průplavu výměnou za garanci a udržení nezávislosti Panamy. Další články smlouvy se věnují konkrétním detailům – většina vyplývá již z Hay-Herránovy či druhé Hay-Pauncefoetovy dohody. Panamě smlouva také garantovala výplatu 10 000 000\$ jednorázově, roční poplatky ve výši 250 000\$ a zejména osvobození od poplatků při využívání průplavu či železnice. Jeden z posledních článků pak konstatuje, že dohoda o průplavu nemůže být změněna

19 V rámci USA je tradicí, že v období před prezidentskými volbami se buďto závažná témata ponechávají nevyřešena do doby po volbách, nebo je naopak tlak vyřešit je v důsledku možného oslabení preferencí – to byl i případ ratifikace Hay-Bunau-Varillovy dohody (Malinek – Dohnal, 2012).

bez předchozího jednání s USA, a to ani v případě změny politického systému, ba dokonce zániku státu Panama (Arias Madrid, 1911 : 178–189).

Vztahy s Kolumbií byly i vinou „špatného svědomí“ postupně narovnávány diplomaticky i finančně, a to až do roku 1921, kdy Kolumbie definitivně uznala nezávislost Panamy (Meditz – Hanratty, 1987 : 28). Byť nelze události v Panamě z počátku 20. století vnímat jako vzor čestného jednání ze strany panamských separatistů a USA, je třeba tyto skutečnosti vnímat v kontextu Rooseveltovy zahraniční politiky – tzv. *politiky „velkého klacku“* oficiálně formulované v roce 1904 jako dodatek Monroeovy doktríny. Onen „velký klacek“ představovalo americké válečné námořnictvo nasazované do oblasti Karibiku jako zastrašovací prostředek vůči německým a japonským expanzivním snahám (Heideking – Mauch, 2008 : 310). Sám Roosevelt považoval panamskou revoluci, respektive konečné řešení otázky středoamerického průplavu za nejdůležitější čin, který ve funkci prezidenta vykonal (Graubard, 2007 : 105).

5.3. Výstavba a otevření Panamského průplavu

Dlouhý a těžkopádný vývoj amerických snah o vybudování průplavu, překonajíc několik senátních sporů i politickou překážku v podobě odporu Kolumbie, byl u konce a USA měly volnou cestu k tomu, aby od snah přikročily k činům. Ještě na jaře 1904 byla americké straně postoupena koncese opravňující vybudovat průplav, naprostá většina většina akcií PRC i majetek CNCP, za což USA zaplatily 40 000 000\$ (Bishop, 1913 : 146). Roosevelt stavbou průplavu oficiálně pověřil ICC a i přesto, že komise nefungovala v prvních měsících podle představ, lze jí připsat nemalý úspěch v podobě důsledných přípravných prací plynoucí jednak ze zkušeností francouzského podniku v Panamě a jednak z nejasné koncepce stavby, která byla diskutována ve Washingtonu (Mills, 1913 : 114–115).

Tuto poslední diplomatickou rozepři na půdě Senátu USA představovalo rokování o základním technickém parametru průplavu – zda-li jej vybudovat na

úrovni mořské hladiny, nebo vybudovat soustavu zdymadel. Zde bylo uvažováno několik faktorů, zejména možnosti překonání kontinentálního předělu u Culebry a nevyzpytatelné řeky Chagres. Důležitými hledisky pro Senát byly i finanční náklady a také průjezdní doba uvažovaných variant (Mills, 1913 : 115–123). Ačkoliv na začátku vyjednávání byla většina pro pokračování francouzské vize, nakonec speciální komise rozhodla o méně finančně náročnější zdymadlové variantě, jíž podpisem schválil prezident Roosevelt na konci června 1906 (Opatrný, 1979 : 176).

Bylo by naprosto liché představit si, že zatímco francouzské plány selhaly, Američané vybudují vodní cestu bezproblémově. Propastným rozdílem se v konečném výsledku stal zodpovědnější výběr osob, které o průplavu rozhodovaly. Stály před nimi totožné výzvy včetně výskytu malárie a žluté zimnice v Panamě. Tato onemocnělá byla Francouzi prezentována jako nemoc plynoucí z panamského klimatu a špatných hygienických návyků obyvatel – toto přesvědčení vyvrátil až Ronald Ross, který na základě experimentů doložil přenos těchto nemocí komářími bodnutími²⁰ (Mills, 1913: 130–141). Vzhledem k tomu, že rozmach nemocí byl jedním z důvodů Lessepsova pádu, bylo nutností zajistit účinná opatření – USA na ně poskytly 20 000 000\$ (Bennet, 1915 : 121). V tomto směru nabyt slávy šéflékař William Craford Gorgas, který se ve spolupráci s guvernérem Magoonem postaral o výraznou eliminaci nakažených nevléčitelnými nemocemi. Sirným vykuřováním budov a zajištěním olejového filmu na vodních plochách kolem budované cesty zabránil Gorgas šíření žluté zimnice. Magoon investoval prostředky do renovace vodovodní infrastruktury v městech Colón a Panama, kde se komárům v různých nádržích a jímkách mimořádně dařilo. S malárií měl Gorgas větší obtíže, problém zažehnal výstavbou ubytoven se sítěmi v oknech a chininovými tabletami, jež museli všichni na stavbě denně užívat (Mills, 1913 : 141–152; Cornish, 1909 : 121–139). Gorgas snížil počet nakažených malárií do roku 1913 na 8% a byť jeho počínání

20 V případě malárie se jedná o komára rodu *Anopheles*, v případě žluté zimnice komára rodu *Stegomyia* (Mills, 1913 : 136–137).

bylo zcela proti dnešnímu pohledu na ekologii, lze jej označit za jeden z klíčových faktorů úspěchu USA (Opatrný, 2004 : 82).

Konstrukční práce měl pod svým velením vedoucí inženýr stavby, tím byl na počátku stavby jmenován John Wallace, ale již v polovině roku 1905 byl kvůli neuspokojivým výsledkům nahrazen Johnem F. Stevensem (Bishop, 1913 : 159–161). Ten ihned po svém nástupu nechal zastavit všechny práce, argumentoval tím, že Senát ještě nerozhodl o technickém řešení průplavu. Stevens se před účastí na stavbě Panamském průplavu angažoval zejména jako expert na železnici – a byl to právě on, kdo si uvědomil význam trati vedoucí kolem plánované trasy průplavu. Za Stevенса působení byla železnice opravena, přestavěna na dvoukolejnou a také bylo po celé šíři šíje vybudováno mnoho vleček k odvozu zeminy. Též se Stevens přičinil o modernizaci železničního vozového parku a stavebních strojů (Bennett, 1915 : 130–132; Opatrný, 1979 : 185–186). Ještě předtím, než v roce 1907 Stevens na svůj post bez udání důvodu rezignoval, dokázal v americkém Senátu napomoci k rozhodnutí o zdymadlové variantě průplavu (Bishop, 1913 : 167, 175–176). Prezident Roosevelt designoval na opuštěné místo obdobně schopného George W. Goethalse, který po Dinglerově vzoru rozdělil stavbu na tři části²¹ – výhodou bylo, že touto dobou již byl znám celkový projekt (Opatrný, 2004 : 84–85).

Atlantický úsek výstavby zahrnoval území od Citronové zátoky v Karibském moři po hráz Gatunské přehrady. Stavební úpravy začaly ještě v zátocce, kde bylo třeba vybudovat účinné vlnolamy²², které zabraňují nánosům bahna a písku do zátoky a vlnám vyvolaných zdejšími silnými větry. Zadržení vln bylo důležité zejména kvůli nutnosti vybudovat 150 m široký a 12 m hluboký pás v zátocce, kterým směřují lodě do průplavu samotného (Opatrný, 1979 : 187). Nejdůležitější částí tohoto úseku však bylo vybudování zdymadel a hráze u

21 Tyto tři úseky stavby spolu navzájem soupeřily, což podnítil právě Goethals, jenž po svém nástupu do funkce vedoucího inženýra stavby začal vydávat týdeník *Canal Record*, kde byly popisovány práce v uplynulém týdnu, což dělníky zdravě motivovalo (Bishop, 1913 : 182–183).

22 Příloha č. 14.

Gatunu. Projekt hráze²³ obří sypané přehrady o délce 600 m a výšce 35 m měl zpočátku hodně odpůrců, i přesto se však hráz začala budovat (Opatrný, 1979 : 188). Okolí technicky náročné stavby se muselo nejprve vysušit a poté zasypat valouny a zeminou. Propust, která měla být v budoucnu nejnamáhanějším místem stavby, byla umístěna mezi dvojicí pahorků a vystužena silnými betonovými deskami (Opatrný, 1979 : 188–189). Práce na gatunských zdymadlech byly zpožděny vinou nečekaně neforemného podloží propouštějícího vodu – díky sacím bagrům však byl tento problém záhy vyřešen a dělníci mohli začít budovat tři páry zdymadlových komor – každá dosahuje délky 304 m, šířky 33,5 m a hloubky 12,2 m, zdvih zde byl vyprojektován na 25,9 m²⁴. Zdymadla byla dokončena roku 1912, kdy sem byla nainstalována elektricky ovládaná, 15,5 m široká vrata (Opatrný, 1979 : 189–190). Dokončení hráze bylo mimořádným počinem, neboť ocelový uzávěr o hmotnosti 730 tun sem byl vsazen naprosto přesně. Závěrečné práce na atlantickém úseku obsahovalo převedení toku řeky Chagres do propusti a zasypání starého koryta řeky. Celkem zde vybudované stavby „spolkly“ více jak 1 500 000 m³ betonu a také část zdejšího údolí včetně osady Gatun, která byla v minulosti vstupní branou do nitra Panamy (Opatrný, 2004 : 85–86; Fraser, 1914 : 31–32). Gatunské vodní dílo efektivně „zkrotilo“ řeku Chagres, jež působila od počátků plánů na středoamerický průplav komplikace. Přehrada tvoří účinnou bariéru vodě ze zdejších prudkých lijáků a hrozících povodní a zároveň za případného stavu sucha udržuje vodní rezervy, neboť při eventuálním nedostatku vody ve zdymadlech by průplav nemohl být v provozu – Mills doslova uvádí, že „*selželi přehrada, selže všechno*“ (Cornish, 1909 : 75; Mills, 1913 : 176). Směrem k ekologičnosti průplavu lze přehradě přičíst velký kredit, neboť průplav vypadá jako rozlehlá přírodní rezervace s mnoha ostrovy^{25,26} (Mills, 1913 : 184).

23 Příloha č. 15.

24 Příloha č. 16.

25 Příloha č. 17.

26 V době vzniku byla Gatunská přehrada největší uměle vybudovanou vodní plochou – 425 km² (PCRC, nedatováno).

Jestliže oba koncové úseky průplavu byly zatíženy stavbou zdymadel, střední část průplavu dlouhá 51 km byla z větší části naprosto bezproblémovým úsekem – tvořila ji postupně se napouštějící přehrada, v níž musel být vybagrován pás zajišťující bezpečný průjezd lodí (Opatrný, 1979 : 191). I přesto se však tento úsek stal pro dělníky paradoxně nejobtížnějším – kvůli nutnosti překonání kontinentálního předělu u Culebry²⁷. Francouzi ani Američané si v prvních měsících a letech nevěděli rady s tím, jak překonat tento vyvýšený kus Panamy, nakonec však byla zvolena trasa po proudu řek Rio Obispo a Rio Grande (Fraser, 1914 : 36). Postupující práce si nakonec vyžádaly odtěžení asi 150 000 000 m³ zeminy, což trojnásobně převýšilo původní očekávání, a to vinou nutného rozšiřování výseků vzhledem k bezpečnosti provozu průplavu. Tato úžina se stala největším výkopem té doby (Opatrný, 2004 : 88; Mills, 1913 : 119, 194). Vzhledem k topografické složitosti byly jednotlivé části skal odstřelovány a poté parními rypadly odtěženy (Bennet, 1915 : 142). V lednu 1913 postihl oblast Culebry obrovský sesuv zeminy následován zřícením skalního útesu nad prokopanou úžinou. Odstranění škod trvalo několik měsíců a až 10. října 1913 mohl americký prezident Woodrow Wilson slavnostně odstřelit poslední kus horniny, čímž došlo ke spojení vod Gatunského jezera a vod z oblasti Culebry (Opatrný, 1979 : 193). Fraser práce na tomto úseku označil za „*přímo nadlidský boj, trpký, úporný boj, doprovázený výjevy hrůzy, gigantický zápas, plný dramatických episod a příhod*“ (Fraser, 1914 : 36).

Také v tichomořské části průplavu bylo zapotřebí vybudovat vlnolamy a plavební koryto. Důkladné geologické průzkumy a zejména politická lobby doporučily vybudovat jeden pár zdymadel u Pedro Miguel²⁸ a dva páry zdymadel u Miraflores²⁹. Původně mělo být vybudováno jezero a zdymadla blíže k ústí do Tichého oceánu, ale hrozba bombardování nebo jiného útoku na zdymadla přiměla americké odborníky umístit zdymadlové komory hlouběji do vnitrozemí

27 Příloha č. 18.

28 Příloha č. 19.

29 Příloha č. 20.

(Bishop, 1913 : 219). Práce započaly v roce 1908 a zejména vidět byla činnost rypadla *Gopher*, které za 5 let vytěžilo přes 2 000 000 m³ písku, jenž se použil na stavbu zdymadel a také na modernizaci přístavu Balboa³⁰ (Opatrný, 2004 : 90). Samotná výstavba zdymadel nepřinesla významnější obtíže, prostor mezi oběma zdymadlovými systémy byl vyplněn jezerem Miraflores s hladinou ve výšce 16 m nad úrovní moře – zde je po vzoru Gatunské přehrady vybudována přepadová hráz, která slouží jako hydroelektrárna (Bishop, 1913 : 221). U všech úseků stavby sehrála nezastupitelnou roli železnice – díky Stevensonem zmodernizované panamské železnici i díky výstavbě nových vleček či elektřinou poháněných lanovek bylo možné systematicky odvážet zeminu úzkých výkopů u Culebry, budovat vlnolamy z vytěženého kameniva nebo zajišťovat dodávky potravin a jiných potřeb pro dělníky na stavbě (Opatrný, 1979 : 187–195).

81,6 km dlouhá stavba samotná byla dokončena na sklonku roku 1913, první proplovivší lodí se stal 15. srpna 1914 námořní bagr *Ancon* za účasti mnoha významných osobností³¹ (Opatrný, 2004 : 90). Otevření průplavu mělo dalekosáhlý význam pro celý svět, vypuknuvší světová válka v Evropě však otevření dopravní cesty přehlušila. Průplav nezůstal průjezdný dlouho, ještě roku 1914 postihl průplav masivní sesuv půdy, jehož následky dělníci odstraňovali dlouhých šest let – nastalo byl Panamský průplav otevřen v roce 1920 (Opatrný, 2004 : 90). Středoamerický průplav se tak po stovkách let úvah a plánů stal realitou, což nesporně pomohlo námořní dopravě i vlivu USA v oblasti. Otevřením průplavu byl však zažehnut nový problém – právo spravovat oblast průplavu si i přes uzavřené dohody nárokovala vedle USA i Panama.

5.4. Dominance USA nad průplavovou zónou

Vybudovaný průplav i se svojí zónou³² je skutečně mimořádným stavitelským počinem, vedle kterého působí stavba Suezského průplavu jednoduše (Bennett, 1915 : 114). Důležitost průplavu vyjma již zmíněného

30 Příloha č. 21.

31 Příloha č. 22.

32 Příloha č. 23.

podtrhuje i administrativní sídlo ICC³³, jež průplav stavěla a po jeho otevření spravovala. Třípodlažní sídlo bylo postaveno v pacifické části průplavu mezi Anconem a Sosa Hills na umělé vyvýšenině (Bishop, 1913 : 391–392).

Složitá diplomatická jednání před konečným ziskem práva průplav vybudovat často krachovala na otázce možnosti opevnění průplavové zóny. Jelikož si toto právo USA nakonec vyjednaly, mohl být 24. srpna 1912 americkým Kongresem schválen a prezidentem Taftem ratifikován *Zákon pro zajištění otevření, správu, ochranu a provoz Panamského průplavu a pro sanaci a vládu nad průplavovou zónou*. Tato 1 129 km² rozlehlá průplavová zóna obsahovala i čtveřici ostrovů v Panamské zátocy (Nios, Culebra, Perico a Flamenco) a naopak z ní byla vyňata města Panama a Colón (Bishop, 1913 : 415–417). Pro účely fortifikace se ICC soustředila na důkladné vyvlastnění všech pozemků v zóně tak, aby tam nemohlo přebývat žádné obyvatelstvo kromě civilních a vojenských sil, a to i navzdory uvažované možnosti využití zóny pro zemědělskou činnost (mnoho pro zemědělství vhodných ploch bylo zaplaveno Gatunskou přehradou) (Bishop, 1913 : 418–421). Stěžejní opevnění se nacházela na obou koncích průplavové zóny – na atlantické straně byly vybudovány pevnosti na ostrově Margarita, na západním pobřeží Colónské zátoky (Toro Point) a na východním pobřeží poblíž Colónu. Na tichomořském konci průplavu posloužily fortifikaci tři ze čtyř ostrovů – Flamenco, Nios a Perico³⁴, jenž se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od ústí průplavu do Panamské zátoky, což umožňovalo mnohem efektivnější ochranu průplavu (Bishop, 1913 : 408–409).

Celá průplavová zóna se ale kompletně nacházela na území jiného státu, což na ní i její uživatele vcelku přirozeně vytvářelo tlak – tuto skutečnost umocňoval způsob nabytí nezávislosti Panamy a to, že tamní vláda byla stejně tak křehká, jako jinde ve Střední či Jižní Americe (Mills, 1913 : 227). I přesto, že se panamská vláda roku 1904 schválením Hay-Bunau-Varillovy dohody vzdala správy části svého území, s úspěšným budováním průplavu začala požadovat

33 Příloha č. 24.

34 Příloha č. 25.

jisté ústupky a podíl na správě průplavové zóny. První problém nastal již roku 1904, kdy se USA snažily ve městech Panama a Colón zřídit celní a poštovní úřady a kdy Kongres schválil nízké průjezdní poplatky za použití průplavu³⁵. Na toto pohotově zareagoval panamský velvyslanec v USA, který nótou upozorňoval USA, že Panama se nikdy nevzdala žádné části svého území a že zřizování pošt a celnic je proti znění Hay-Bunau-Varillovy dohody, neboť daná města byla z průplavové zóny vyňata. Obě země situaci vyřešily v říjnu téhož roku, kdy tehdejší ministr války Taft s panamskými zástupci ujednal odvolání rozhodnutí Kongresu, omezení dodávek některých surovin a potravin a také si Panama vyjednala proplacení 40 % hodnoty všech poplatků z pošty odesílané z průplavové zóny (Opatrný, 1979 : 198).

Panamě se s postupujícím dokončováním celé stavby poněkud znechutila dohoda z roku 1904, což vyústilo v otevřenou proklamaci návrhu změny dohody v roce 1915 – s ohledem na probíhající první světovou válku však USA tento návrh razantně odmítly (Opatrný, 1979 : 201). Nesouhlasné hlasy v Panamě neutichaly a znovu o sobě daly vědět v roce 1921, kdy tehdejší panamský předseda vlády Ricardo J. Alfaro vytvořil memorandum doplněné v roce 1923 o rozsáhlé zdůvodnění – dokument vycházel ze silného zvýhodnění USA na úkor Panamy. Na základě těchto faktů Alfarův vládní tým požadoval revizi Hay-Bunau-Varillovy dohody s tím, že:

- 1) americká správa se měla omezit pouze na provoz, správu a ochranu Panamského průplavu a neměla zónu považovat za svoji kolonii,
- 2) Panama se měla podílet na ekonomických výhodách průplavu a měla jí připadnout jurisdikce nad průplavovou zónou,
- 3) dohoda nesměla snižovat prestiž a rozvoj panamského státu (Opatrný, 2004 : 99).

³⁵ USA se snažily nízkou hodnotou poplatků jednak zlevnit zboží dopravované z východního pobřeží na západní pobřeží a jednak přimět k využívání průplavu další země, a to především možností levnějšího pořízení uhlí, nafty nebo potravin (Bishop, 1913 : 400).

Na základě předložených požadavků panamskou vládou byla vzájemná jednání počátkem roku 1924 skutečně zahájena, nicméně požadavky obou stran byly natolik vzdálené, že jednání zkrachovala. USA požadovaly další územní ústupky včetně postoupení města Cristobal, Panama naproti tomu žádala vyšší podíl na ekonomických výhodách a též se vůbec poprvé objevil požadavek vybudování mostu spojující obě strany průplavu (Opatrný, 1979 : 201–202). Vzájemné rozhovory pokračovaly, ale až v roce 1926 nastala jistá změna – obě země ustoupily ze svých požadavků a shodly se na nutnosti vybudování silniční sítě. Panama navíc souhlasila s americkým návrhem vyhlášení válečného stavu kdykoliv, kdy budou válkou ohroženy USA. Tzv. *Kellog-Alfarův dodatek* byl podepsán v červenci 1926, panamský parlament jej ale přesto odmítl ratifikovat (Major, 1993 : 185–186; Opatrný, 2004 : 99–100).

USA se v těchto letech nesoustředily jen na udržení panamského status quo, aktivně se angažovaly v celé oblasti Střední Ameriky – Rooseveltova politika „velkého klacku“, Taftova dolarová diplomacie³⁶ ani otevřené intervence nebudily u představitelů zainteresovaných zemí souhlasná stanoviska. V této souvislosti začaly USA během prezidentství Calvina Coolidgeho pozvolna měnit svoji politiku – roku 1928 vydalo americké ministerstvo zahraničí memorandum popírající možnost uplatňovat Monroeovu doktrínu jako zdůvodnění legitimacy amerických intervencí (Heideking – Mauch, 2008 : 352). Na počátku 30. let armáda opustila Nikaraguu, po nástupu Franklina Delano Roosevelta do prezidentského úřadu v roce 1933 došlo i na stažení jednotek z Haiti, Dominikánské republiky a uvolnění politiky vůči Kubě (Heideking – Mauch, 2008 : 358; Meditz – Hanratty, 1987 : 29). Latinsko-americkým státům se začalo dostávat větší míry svobody, i přesto si ale USA chtěly uchovat postavení hegemonu na západní hemisféře, byť nyní k tomu chtěly použít ekonomické způsoby (Opatrný, 1979 : 203).

³⁶ Například v Nikaragui byla roku 1916 uzavřena *Bryan-Chamorrova dohoda* zaručující USA exkluzivní právo vybudovat přes území země průplav, či spíše zablokovat jakékoliv konkurenční projekty Panamskému průplavu (Křížová, 2011 : 78).

Změny americké zahraniční politiky chtěla využít i Panama, načež její prezident Harmodio Arias Madrid podnikl návštěvu Washingtonu, kde chtěl s Delano Rooseveltem vyjednat podmínky revize průplavové dohody. V říjnu 1933 se státníci dokázali shodnout³⁷ a dali podnět k vytvoření společné komise, která by text budoucí dohody připravila – tak se stalo v březnu 1936, kdy byla tzv. *Hull-Alfarova dohoda* podepsána oběma stranami a odeslána k ratifikaci zákonodárným tělesům. Zatímco panamský parlament dohodu potvrdil ještě téhož roku, v USA si text nalezl poměrně velké množství kritiků odkazujících se na ideje Theodora Roosevelta; text však nakonec i kvůli hrozbě zhoršení vztahů se státy Jižní Ameriky roku 1939 Senátem prošel (Opatrný, 2004 : 104–107).

Dohoda obsahovala čtyři části – druhá, třetí a čtvrtá se věnovaly technickým otázkám silniční sítě či pravidlům rádiové komunikace. Nejdůležitější část tvořily úvodní články, ve kterých byla zrušena americká garance panamské nezávislosti, USA se zavázaly nestavět v průplavové zóně žádné stavby, které by nesloužily potřebám vodní cesty. Dohodou byly také Panamě dány totožné výhody na ekonomické a obchodní bázi plynoucí z provozu průplavu včetně užívání všech přístavů a panamské železnice. Významným bodem dohody bylo rovněž jednoznačné uznání průplavové zóny jako území náležící Panamě, byť zde i nadále měla být uplatňována americká jurisdikce (Hull – Alfaro, 1936).

Ratifikace dohody zčásti naplnila požadavky obou zemí, přesto ji lze hodnotit jako velký úspěch zástupců Panamy, protože tím tak nasměřovali vzájemné vztahy k dalším jednáním, která vyvrcholila ve druhé polovině 20. století. Dohoda byla přijata v době, kdy se USA musely chtít nechtě ohlížet na aktivity Německa, Japonska a Itálie, neboť v roce 1939 vypukl válečný konflikt, jenž se po konečném zúčtování v roce 1945 stal nejhorší válkou v lidských dějinách. Delano Roosevelt byl podobně jako Roosevelt nebo Mahan toho názoru, že stabilita v Evropě je životním zájmem pro USA a že jedině svoboda světového hospodářství může vést ke světovému míru (Heideking – Mauch,

³⁷ Delano Roosevelt považoval Panamský průplav za "div světa, větší než Babylonská věž nebo pyramidy" (Moffett, 1985 : 11).

2008 : 374). Na základě těchto idejí se USA musely připravit na to, že do války vstoupí, což se dotklo i Panamského průplavu, který byl jedním z možných cílů vojenského útoku států Osy. USA se v této souvislosti obrátily na Panamu s žádostí o poskytnutí 150 000 ha, na kterých již byly budovány vojenské základny k ochraně průplavu. Panamští vyjednávači žádosti vyhověli a v květnu 1942 byla přijata dohoda pronajímající USA oblast zmíněné výměry po dobu nezbytně nutnou, nejdéle však do konce války, kdy mělo dojít k dalším jednáním o postavených budovách. Dohoda také přislíbila výstavbu mostu nebo tunelu přes průplav, náhrady za přerušení provozu a v neposlední řadě USA byly nuceny panamské vládě vyplatit 45 000 000\$ (Opatrný, 1979 : 205).

Ukončení války v září 1945 bylo impulsem pro vyřešení otázky naložení se vzniklými základnami v průplavové zóně. Celá situace se zahraničně-politického charakteru se přetavila na vnitrostátní úroveň, neboť panamské obyvatelstvo se začalo intenzivně bouřit proti postojům vlády, která USA ustoupila ve věci dočasného stažení jednotek do doby vyřešení problému. Jednání v rozkolísané Panamě nevedla k výsledkům až do roku 1952, kdy se panamským prezidentem stal José Antonio Remón. Po nástupu do funkce skutečně došlo na nejprve jednostranné akce, v roce 1953 pak na základě shody se svým americkým protějškem Dwightem D. Eisenhowerem přistoupily vyjednávací týmy k určení podmínek nové dohody (Opatrný, 2004 : 111–114). Kritické hlasy neuspokojila ani *Remón-Eisenhowerova dohoda* navržená 25. ledna 1955, která neřešila zásadní sporné body obou zainteresovaných stran – naopak opět představovala finanční injekci panamské vládě na úkor dalších ústupků USA (zejména pronájem území u Rio Hata, kde měla vyrůst další vojenská základna). Remón podlehl atentátu počátkem roku 1955 a panamská veřejnost návrh textu odmítla (Meditz – Hanratty, 1987 : 34–35).

Jeden z klíčových obrátů v otázce správy Panamského průplavu představoval rok 1956 a znárodnění Suezského průplavu – analogicky i Panama změnila přístup ke vztahům s USA: nyní již nepožadovala revizi dohody z roku

1904, žádala její zrušení. Ani 60. léta a větší část 70. let nepřinesla žádnou změnu v americko-panamských vztazích, nepovažujeme-li dohodu z roku 1963 umožňující vyvěšení panamské vlajky v průplavové zóně za něco jiného než za pouhé symbolické gesto USA. Americké politické elity tak nadále odolávaly zesilujícímu nátlaku elit panamských a povstaleckým aktivitám panamského studentstva i obyvatelstva Colónu a Panamy (Meditz – Hanratty, 1987 : 36–43). Výsledek panamských prezidentských voleb roku 1968 však udal nový kurs – cestu k stavu, kdy Panamský průplav nebude panamský jen jménem.

5.5. Klíčový rok 1977 a Bushova intervence

Panamské prezidentské volby vší silou poukázaly na rozkol v panamské společnosti. Politické strany se nebyly schopny dohodnout na kandidátovi, který by strany reprezentoval v těchto volbách, což otevřelo cestu do prezidentského úřadu Arnulfu Ariasovi, bratrovi bývalého prezidenta, který ve volbách získal jen 55 % hlasů napříč všemi vrstvami společnosti. Arias si v prvních dnech po svém zvolení dokázal znepřátelit Národní gardu, se kterou odmítl spolupracovat na sestavení vlády, načež garda svrhla Ariasovu vládu (Opatrný, 2004 : 118–119). Vlády se chopil podplukovník Omar Torrijos, který během následujících několika let dokázal zemi částečně stabilizovat a také ji ekonomicky pozvednout. Jednání o Panamském průplavu pokračovala i v dalších letech, Panama již odmítala ustupovat na základě finančního donorství USA a požadovala konečné řešení dlouholetého problému. Roku 1973 se v Panamě konalo výjezdní zasedání Rady bezpečnosti OSN, na němž se latinsko-americké státy přiklonily k panamským požadavkům – tento fakt učinil finální určení správy nepostradatelného symbolu americké moci záležitostí celého kontinentu. Jednání tak byla obnovena ještě téhož roku a bylo stanoveno několik principů, na nichž měla být nová dohoda uzavřena: uznání panamské suverenity nad průplavovou zónou, okamžité zvýšení ekonomických výhod pro Panamu, definitivní stanovení termínu předání průplavu, pokračování obrany průplavu USA s pomocí Panamy (Habeeb – Zartmann, 1986 : 36; Moffett, 1985 : 26).

Jednání byla roku 1974 poznamenána aférou Watergate, jež si žádala neodkladné řešení a též přicházející volební kampaní před prezidentskými volbami v USA – otázka Panamského průplavu se stala vděčným volebním tématem souboje, z něhož nakonec jako vítěz vyšel Jimmy Carter, a tak mohl být přímo zapojen do vyjednávání s Panamou, která na uzavření dohody netrpělivě čekala (Meditz – Hanratty, 1987 : 50). Carter si uvědomoval nutnost zabývat se oblastí Střední Ameriky – chtěl narovnat vztahy s Kubou či Guyanou a chtěl se smluvně svázat se zeměmi západní hemisféry jako se suverénními národy, které mají své zájmy. Podobně chtěl v Panamě vyřešit otázku suverenity nad průplavem (Moffett, 1985 : 68). Vyjednavací obou zainteresovaných stran dospěli ke shodě, a tak mohl Carter 7. října 1977 ve svém projevu členům *Organizace amerických států* (OAS) ve Washingtonu oznámit, že „*Panama bude hrát stále důležitější roli v provozu a obraně kanálu v průběhu příštích 23 let*“ (Carter, 1977) a že uzavření dohody „*otevívá novou kapitolu v našich vztazích se všemi národy této polokoule, což svědčí o vyspělosti, dobrém úsudku a slušnosti našich lidí. Tato dohoda je symbolem pro svět vzájemného respektu a spolupráce mezi všemi našimi národy*“ (Carter, 1977).

Tzv. *Carter-Torrijosovy dohody* rušily Hay-Bunau-Varillovu dohodu z roku 1904, bezvýhradnou správu průplavu USA a vládu průplavové zóny, jurisdikce měla přejít pod panamský soudní systém, měla vzniknout společná komise a poradní orgán projednávající odlišné postoje na správu průplavu. Obrana průplavu měla být prováděna armádami obou zemí s primárním postavením USA, a to do vypršení platnosti dohody, tj. na poledne 31. prosince 1999. V první dohodě se také objevuje zmínka o možnosti vybudování nového průplavu na úrovni hladiny moře. Druhá dohoda se zabývala neutralitou průplavu či pravidly proplouvání válečných lodí. Panamě měly být též zvýšeny finanční příjmy, a to na průměrně 55 000 000\$ ročně z provozu průplavu a navíc 10 000 000\$ ročně za policejní či úklidové služby (Panama Canal Treaties, 1977; Habeeb – Zartmann, 1986 : 42–43).

Už vyjednání těchto podmínek bylo nesmírným úspěchem, před oběma stranami však vyvstávala otázka ratifikace dohod. Torrijos si krátce po oznámení textu dohody nechal americkou stranou vysvětlit pojetí neutrality, neboť se obával, že by mohly USA do země intervenovat – spokojil se s vysvětlením, že USA nebudou podnikat žádné akce pokud nedojde k ohrožení zájmů Panamského průplavu a že tato případná akce nesmí být považována za vměšování se do vnitřních záležitostí Panamy (Meditz – Hanratty, 1987 : 55). V národním plebiscitu Panamané 66 % odsouhlasili ratifikaci dohod panamskou stranou (Panamá Vieja Escuela, 2014). Ratifikační proces v americkém Senátu byl poněkud složitější – Carter potřeboval získat dvě třetiny senátorů (tj. alespoň 67 ze 100 možných hlasů), což se mu v případě dohody o neutralitě podařilo již 16. března, v případě hlavní dohody pak až 18. dubna 1978. Ratifikační proces si vyžádal vůbec nejdelší debaty v tehdejší historii Senátu. Byť Senát požadoval několik výjimek či úprav dohody, byl si vědom Torrijosovy neústupnosti a nakonec ratifikaci dohod – byť těsně 68 hlasy – podpořil (Moffett, 1985 : 92–103, 215–216).

Dohoda nabyla účinnosti 1. července 1979, slavnostně byla ratifikována v Panamě 1. října³⁸. Paradoxem za daných okolností bylo, že místo zklidnění situace v Panamě se společnost začala mnohem více radikalizovat a obviňovala Torrijosovu vládu z ovlivnění plebiscitu. K uklidnění situace nevedly Torrijosovy demokratizační snahy, ba dokonce ani odstoupení z funkce vůdce roku 1978. Změna nastala až s vůdcovou smrtí v létě 1981, jež je sice klasifikována jako letecká havárie, nicméně není dodnes zcela vysvětlena (Meditz – Hanratty, 1987 : 57–59). Po Torrijosově smrti začal prosazovat svůj vliv velitel zpravodajství Národní gardy Manuel Noriega, jenž nebyl zpočátku pro USA výraznější hrozbou. Zvýšení zájmu o Noriegu představoval americký boj proti obchodu s drogami, kterého se Noriega účastnil a prostřednictvím něhož posiloval svůj vliv. Vláda prezidenta Ronalda Reagana vyhlásila roku 1988 obchod s drogami za

38 Příloha č. 26.

nejdůležitější výzvu USA a v návaznosti na tuto skutečnost byl Noriega za své aktivity odsouzen floridským federálním soudem (Embrey, 2002 : 200). Společně s rezolucí amerického Senátu apelující na obnovu demokratické vlády v Panamě se toto odsouzení stalo roznětkou pro požár vzájemných vztahů. Noriega se bránil ostrou nacionalistickou rétorikou, která USA vyprovokovala nejen k pozastavení ekonomické a vojenské pomoci Panamě, ale také k plánům na odstranění Noriegy, byť nikoliv vojenskou cestou (Diaconu, 2015 : 134; Ratcliff, 2002 : 82).

Reagan doufal, že nebude muset vojensky intervenovat, preferoval cestu ekonomického či diplomatického řešení situace – tento postoj rezultoval z výsledku Vietnamské války, který měl za následek vytvoření tzv. *Weinbergerovy doktríny* (1984), jež nesla dvě zásadní poselství – řídit se souhlasem Kongresu USA a k možnosti vojenské intervence sahat až v případě absence jakékoliv jiné alternativy (Embrey, 2002 : 200; Whidden, 2010 : 4). Noriega byl vynikajícím stratémem, nicméně roku 1988 udělal osudnou chybu, když v rámci tajných setkání nepřijal diplomatické návrhy řešení situace – po celou dobu se domníval, že jej USA chtějí sesadit vojenským zásahem (Yang, 2010 : 4–5). Přípravy vojenského zásahu tou dobou skutečně probíhaly, byť k akci nedošlo ze třech důvodů: zásah by ohrozil na životě 50 000 Američanů v Panamě, podnítil by komunistické ideology a zhoršil by pozici USA v oblasti (Ratcliff, 2002 : 81). Řešení krize v Panamě zcela zmrazilo blížící se prezidentské volby, v nichž zvítězil Reaganův viceprezident George H. W. Bush. Bushova zahraniční politika zpočátku navazovala na Reaganovu zdrženlivost. Poté, co se v březnu 1988 část Panamských obranných sil (PDF) neúspěšně pokusila o převrat, americká armáda vytvořila kompletní plán *operace Prayer Book (Modlitební knížka)* k zásahu v Panamě (Cole, 1995 : 8). Bush i jeho vláda ale stále váhali, což bylo dáno jednak „vietnamským políčkem“ a jednak nelichotivou pozicí prezidenta³⁹.

39 George H. W. Bush nebyl v očích americké veřejnosti ideálním prezidentem. Americký sebevědomý národ žádal rozhodného státníka jakým byl Franklin Delano Roosevelt – člověk s tvrdým srdcem, ostrými lokty a především pevným mužským rozhodnutím. Pro své "laskavé pojetí politiky" byl částí amerického obyvatelstva Bush slabochem (Mahoney, 2005 : 4–5).

Kruciální zlom panamské krize přinesly panamské prezidentské volby – tajné služby na počátku května 1989 varovaly, že Noriega se s velkou pravděpodobností pokusí o manipulaci či potlačení výsledků voleb v případě neúspěchu jeho kandidáta Carlose Duqueho (Yang, 2010 : 8). Ve volbách skutečně Duque neuspěl a 10. května Manuel Noriega výsledky anuloval a státní moc zaštitil armádními složkami – jako reakce posloužil jednorázový přesun 1 900 vojáků na území Panamy, proti kterým Noriega nikterak nezasáhl z důvodu obav možné intervence (Whidden, 2010 : 4; Cole, 1995 : 11). Tlak na zahájení vojenského zásahu se během léta 1988 i nadále stupňoval a vyvrcholil 3. října, kdy USA naprosto selhaly v komunikaci s částí PDF, která se pokusila o převrat – Bush byl téměř okamžitě obviněn z nečinnosti, některé hlasy dokonce proklamovaly ztrátu práva chránit vlajku USA (Mahoney, 2005 : 7–8).

V souladu s Weinbergerovou doktrínou se USA rozhodly podniknout vojenský zásah až na základě událostí z 15. a 16. prosince – panamské Národní shromáždění se usneslo, že americká agrese na jejím území dosáhla neúnosné meze a že jsou obě země ve stavu války. Na toto usnesení navázal Noriega prohlášením sebe samého maximálním vůdcem země, což v kombinaci s ozbrojeným útokem proti americkým vojákům téhož dne v podstatě rozhodlo (COHA, 2008). Následující den proběhlo ve Washingtonu několik schůzek, na nichž Bush pečlivě naslouchal odpovědím svého týmu a nakonec pronešením památné věty: *„Ten chlap nebude propuštěn. Jen by se to zhoršilo. Dobře, pojďme. K čertu s ním!“* (Cole, 1995 : 30) svolil k intervenci, jež dostala název *operace Just Cause* (Spravedlivá věc) (Yates, 2005 : 50; Ratcliff, 2002 : 86).

„Po téměř dva roky Spojené státy, národy Latinské Ameriky a Karibské oblasti spolupracovaly na řešení krize v Panamě. Cílem Spojených států bylo chránit životy Američanů, chránit demokracii v Panamě, bojovat proti obchodu s drogami a chránit integritu smlouvy o Panamské kanálu. Bylo učiněno mnoho pokusů o řešení této krize prostřednictvím diplomacie a vyjednávání. Všechny byly zamítnuty diktátorem Panamy, generálem Manuelem Noriegonou“ (Bush,

December 1989) – těmito slovy začal 20. prosince ráno Bush oznamovat nutnost vojenského řešení situace v Panamě. Samotná operace byla zahájena již hodinu po půlnoci obsazením strategických mostů, věznic, elektráren, letišť Rio Hato a Torrijos Tocumen a zejména obou pobřežních konců Panamského průplavu. V době ranního Bushova projevu byl již odpor PDF zlomen (Cole, 1995 : 37–42). Noriega však uprchl a 24. prosince se uchýlil do azylu vatikánského velvyslanectví, které bylo po další dny paralyzováno hlasitou rockovou hudbou, jež znemožňovala komunikaci v budově. Všudypřítomný tlak nakonec Noriega neunesl a 3. ledna 1990 se vzdal (Cole, 1998 : 71). Téhož dne Bush v projevu oznámil splnění cíle a nařídil postupné stahování vojenských jednotek (Bush, January 1990).

Americká intervence zaznamenala dva druhy ohlasů – souhlas vyjádřili američtí občané a 25. ledna rezolucí také Kongres navrhuje novému prezidentovi Guillermu Endarovi nové dohody o vzájemné spolupráci (The US Congress, January 1990). Naprosto odlišná stanoviska pak zaujaly mezinárodní orgány. USA se hájily článkem 51 Charty OSN, článkem 21 Charty OAS a také článkem 4 Carter-Torrijosových dohod ukládajícím povinnost obrany a ochrany strategických zájmů Panamského průplavu (Cole, 1995 : 43). Rada bezpečnosti OSN se zabývala rezolucí odsuzující panamskou intervenci, nicméně USA využily právo veta a rezoluce tak nebyla přijata. Na sklonku roku 1989 pak ale generální tajemník OSN Javier Pérez de Cuéllar vyjádřil politování a rozhořčení nad americkými aktivitami a vyzval k důslednému dodržování dohod z roku 1977 (General Assembly of the UN, December 1989). Obdobný postoj zaujala i OAS.

5.6. Panamský průplav v panamské správě

Jak ukázaly předcházející kapitoly, o průplavu bylo až do roku 1977 jednáno vždy jako o vodní cestě v Panamě, ve skutečnosti však průplav Panamě nepatřil, ba dokonce z jeho dokončení a následného provozu nedisponovala ani patřičnými repatriacemi. Zlom ve vyjednávání nastal ujednáním Carter-

Torrijosových dohod, jež postupně omezovaly americkou nadvládu nad průplavem na úkor státu, který podstatnou část 20. století věnoval snaze vymoci si lepší podmínky, než jakých se mu dostalo v turbulentních časech panamské revoluce. Po neméně překotném vývoji na přelomu 80. a 90. let minulého století došlo k přípravám na předání správy průplavu Panamě.

Panamští zástupci byli během deseti let zaučováni do chodu průplavu tak, aby byla Panama schopna zajistit bezproblémové fungování průplavu i po roce 1999 (Meditz – Hanratty, 1987 : 141). Na základě dohod z roku 1977 získala Panama 31. prosince 1999 v pravé poledne do svých rukou kompletní správu průplavu, trojici významných přístavů (Colón, Cristobal a Balboa), dvě letiště, téměř 150 000 ha půdy včetně administrativních budov, doků, opravárenských závodů či skladů. Panamě byla přiřknuta také panamská železnice a rovněž sídlo, ve které se usídlila PCA jakožto nezávislý subjekt zajišťující chod průplavu (Meditz – Hanratty, 1987 : 141–142; PCA, 2015).

Americká hegemonie nad průplavem tak byla značně omezena, a to i přesto, že si USA ponechávaly možnost provozovat některá vzdělávací či zdravotnická zařízení. V USA vzbudil obavy jeden z prvních kroků panamské vlády, kdy ještě roku 1999 poskytla koncesi na provozování přístavů Cristobal a Balboa soukromé firmě *Hutchison Port Holdings*, a to na dobu 25 let – jádrem kontroverzí se stal fakt, že Panama svěruje po dlouhém boji nabytou správu částí průplavu jiným subjektům, což mohlo narušovat sféru amerického vlivu (Rodrigue, 2013).

Již roku 1998 se panamská vláda rozhodla pro obnovu panamské železnice, která postupně chátrala od roku 1943, kdy bylo dokončeno dálniční spojení mezi Panamou a Colónem. Padesát let platnou koncesi získala PCRC, která do rekonstrukce investovala 80 000 000\$ a během necelých tří let obnovila celou délku trasy. Od roku 2001 je železnice v provozu jednak jako doplněk přepravy kontejnerů, kterých ročně přepraví přibližně 500 000 a jednak jako turistická atrakce se scénickými pohledy Panamskou šíjí (PCRC, nedatováno).

Průplavu se přímo týkají rovněž stavby, které přes něj byly vybudovány či v budoucnu teprve vybudovány budou. Roku 1962 byla dokončena stavba čtyřproudého *mostu Amerik (Bridge of the Americas)*⁴⁰, který se stal jedinou stálou spojnici obou stran průplavu. Tento most se nachází nad tichomořským koncem průplavu a je součástí tzv. panamerické dálnice, jež spojuje Aljašku s Ohňovou zemí. Tento most však kapacitně přestal stačit právě na přelomu tisíciletí, kdy se panamská vláda rozhodla spojit sever země se západní částí průplavu prostřednictvím vybudování *Stoletého mostu (Centennial Bridge)*⁴¹ na počest staletého výročí panamské nezávislosti. Šestiproudý most otevřený roku 2004 překonává průplav v oblasti kontinentálního předělu nedaleko zymadel Pedro Miguel (Sanjines – Keysberg – Manzanarez – Tang, 2005 : passim). Od roku 2013 je ve výstavbě i *Atlantický most (Atlantic Bridge)*⁴² nedaleko Colónu, jenž by měl být zprovozněn ve druhé polovině roku 2016 (Naouri, 2012). Význam těchto mostů spočívá zejména v možnosti spojení severu a jihu země, neboť zatímco Panamský průplav spojil svět, rozdělil zemi.

Již přes sto let je Panamský průplav vybudován a v roce 2020 to bude totožná doba výročí provozu tohoto významného škrťícího bodu. Již během prvních desetiletí fungování průplavu se začaly objevovat problémy s kapacitou stavby a s postupujícím technologickým rozvojem námořní dopravy se začaly objevovat nové potřeby a nové výzvy, na něž musely USA i Panama brát zřetel.

40 Příloha č. 27.

41 Příloha č. 28.

42 Příloha č. 29.

6. Panama versus Nikaragua – současnost a budoucí výzvy

V úvodní kapitole této práce byla představena teorie škrťících bodů Jeana-Paula Rodrigueho, který definoval tři faktory typické pro škrťící body – fyzicko-geografické vlastnosti, použití a přístup škrťícího bodu. Nyní tyto faktory budou blíže analyzovány právě na případu Panamského průplavu.

Panamský průplav disponuje jistými technickými parametry, které omezují námořní dopravu. Průplav nemohou využívat největší lodě světa včetně tankerů VLCC a ULCC, maximální šířka lodě je kvůli konstrukčním parametrům zdymadel omezena na 32,3 m, délka lodě pak nesmí přesáhnout 294,1 m, hloubka ponoru je omezena na 12,04 m a maximální výtlač lodí na 65 000 tun. Výška lodí omezena není, neboť dvojice mostů nad průplavem je dostatečně vysoká, než aby ohrožovala proplovající lodě (PCA, 2013; Waisová a kol., 2007 : 72). Průplav je dostatečně široký, tvoří jej dvě plavební dráhy; nejúžší částí průplavu je 12,6 km dlouhá, do skal vysekaná úžina Culebra Cut mezi zdymadly Pedro Miguel a Gamboou (Podzimek, 2008). Z bezpečnostních důvodů je provoz ve všech zdymadlech zajišťován několika mimořádně výkonnými elektrickými lokomotivami s vlečnou silou 40 000 kg, k nimž jsou naložené lodě připoutány a protahovány rychlostí 3 m/h, v případě prázdných lodí dosahuje rychlost průtahu 9 m/h (Podzimek, 2008).

Druhý faktor, totiž použití Panamského průplavu, je ze strategického hlediska naprosto zásadní. Do vybudování průplavu musela veškerá námořní doprava obeplouvat Jižní Ameriku či volit trasu přes Suezský průplav, eventuálně přes Mys Dobré naděje. Otevření Panamského průplavu zapříčinilo několik skutečností v námořní dopravě:

- 1) cesta z New Yorku do jakéhokoliv přístavu na západním pobřeží USA se zkrátila v průměru o 13 543 km,
- 2) cesta z New Yorku do tichomořských přístavů Jižní Ameriky se zkrátila v průměru o 7 578 km,

- 3) cesta z Liverpoolu do jakéhokoliv přístavu na západním pobřeží USA či Kanady se zkrátila v průměru o 9 730 km,
- 4) do všech přístavů v Asii a Austrálii s výjimkou Nového Zélandu vede z Evropy i nadále kratší trasa přes Suezský průplav,
- 5) všechny východoasijské přístavy (Šanghaj, Jokohama, aj.) jsou nyní blíže ke všem přístavům na východním pobřeží USA a Kanady,
- 6) nově získal výhodu kratšího spojení s australskými, novozélandskými a japonskými přístavy o průměrně 4 155 km New York skrze Panamský průplav na úkor Liverpoolu přes Suezský průplav (Mills, 1913 : 244–248).

Do roku 2013 průplavem proplulo 1 040 000 lodí s nákladem převyšující v celkovém objemu 11 700 000 000 tun s ročním průměrem 13 000 lodí a denním průměrem 35 lodí (Rodrigue, 2013). Je potřeba zdůraznit, že zatímco Hormuzský průliv, Malacký průliv a Suezský průplav jsou škrťací body, přes které proudí drtivá většina zásob ropy, Panamský průplav hraje v přepravě ropy a zemního plynu marginální roli – přepraví se přes něj pouze 11 % ropy a 10 % zemního plynu. Naopak průplav nabývá světového významu v přepravě obilovin – je zde lokalizováno až 43 % mezinárodního obchodu s obilovinami. Strategický význam má průplav i pro USA – 12 % amerického námořního obchodu se uskutečňuje právě přes tento škrťací bod (Rodrigue, 2004 : 371). V roce 2012 zaznamenal Panamský průplav celkový objem nákladu 218 100 000 tun⁴³, přičemž plných 39 % tohoto objemu tvořil náklad na trase z východního pobřeží USA do zemí východní a jihovýchodní Asie (Rodrigue, 2013).

Přístup průplavu je dán na základě UNCLOS všem lodím všech států světa, neboť se jedná o průplav mezinárodního významu. Správcem průplavu je pak PCA, jenž má právo vodní cestu spravovat, modernizovat a rovněž vybírat průjezdní poplatky, zejména pak mýto, které dosahuje pro naložené lodě 2,57 \$ za tunu, přičemž průměrná výše mýta dosahuje 45 000\$ (PCA, 2015; Rodrigue, 2004 : 371; Rodrigue, 2013). Na tomto místě je rovněž vhodné sumarizovat to,

43 Příloha č. 30.

jak vlastně vypadá průjezd lodí z jednoho oceánu do druhého: loď se v Karibském moři přibližuje atlantickému ústí průplavu v Citronové zátocě, přičemž je vlnolamy a signalizačním zařízením navigována do plavební dráhy, jejímž absolvováním propluje loď kolem města Colón. Po této plavební cestě je loď dopravena až ke zdymadlům v Gatunu, kde je v tříkomorovém systému postupně vyzdvižena do výšky 25,9 m nad hladinou moře – jak bylo již zmíněno, loď je ve zdymadlových komorách protahována lokomotivami. Po překonání zdymadel u Gatunu se loď dostává na širokou plochu stejnojmenné přehrady, jež překonává opět s pomocí signalizačního značení ve vyhrazené trase. Na konci vodní nádrže u Gamboy se průplav výrazně zužuje, čímž se loď dostává do oblasti kontinentálního předělu, kterým se loď dostane až ke zdymadlům Pedro Miguel a následně se přes relativně nevelké jezero Miraflores dostane ke stejnojmenným dvoukomorovým zdymadlům. I zde platí, že se lodě v komorách nepohybují samostatně. Po absolvování dvojice zdymadel je loď zpět na úrovni hladiny moře a směřuje zákrutami do přístavu Balboa a dále plavení trasou k vlnolamům, jejichž proplutím se loď dostává do Panamské zátoky a dále na širý oceán (Bennet, 1915 : 116–118; Bishop, 1913 : 353–354, 370–371). Doba průjezdu průplavem je stanovena na přibližně 16 hodin a 30 minut v případě předchozí rezervace, v opačném případě může trvat průjezd vinou čekání na tranzit i dvojnásobek času (Rodrigue, 2013).

Rodrigueho faktory zcela jednoznačně poukazují na skutečnost, že zatímco v roce 1914 byl Panamský průplav vrcholným dílem amerických inženýrů, na přelomu tisíciletí byl průplav zastaralou a technicky nevyhovující stavbou. Tato skutečnost plyne ze zavedení kontejnerizace námořní dopravy v 50. letech a globálního masového růstu kontejnerové flotily, jíž dnes tvoří plavidla, která zkrátka kvůli svým rozměrům nemohou průplav využívat (Rodrigue, 2013). S nárůstem počtu těchto plavidel pochopitelně hrozil nejen pokles využitelnosti Panamského průplavu, ale zejména hrozila ztráta strategické a suverénní pozice průplavu, neboť byla počátkem 21. století aktualizována

otázka možného vybudování konkurenčního průplavu v Nikaragui za účasti Číny a Ruska. Tuto reálnou hrozbu pro regionální strategické zájmy USA a životní zájmy Panamy nesměla za žádných okolností panamská vláda podcenit, a proto se jala situaci vyřešit nastolením plánů na rozšíření a tedy i zmodernizování Panamského průplavu. Tyto dva vzájemně antagonistické projekty rezonují v regionálním i globálním měřítku dodnes, byť s poněkud odlišnými výsledky.

6.1. Rozšíření Panamského průplavu

Reálná otázka rozšíření některých částí průplavu se objevila již v 60. letech 20. století, kdy USA ve spolupráci s Japonskem, jež průplav intenzivně využívalo, investovaly 20 000 000\$ do studie na možnosti rozšíření průplavu. Objevilo se několik možných variant od rozšíření úžiny v oblasti kontinentálního předělu na 165 m ze stávajících 100 m či varianta kompletního rozšíření průplavu o 16 m. Tyto ambiciózní projekty ale nenašly v době rozkolísaných vztahů USA s Panamou podporu, namísto toho připadalo v úvahu zkvalitnění železniční sítě nebo vybudování expresní kontejnerové dálnice (Meditz – Hanratty, 1987 : 143–144).

Po převzetí správy průplavu Panamou se ACP musela ohlížet na relativně vysoký počet možných alternativ obchodních cest, a to i přesto, že byly pozemního charakteru, což byla jen jedna z výzev, která přiměla ACP přemýšlet o konkrétních plánech na rozšíření průplavu. To by průplavu přineslo nárůst kontejnerové dopravy v průplavu, snížení mýta pro zaoceánskou plavbu díky vyšší tonáži, zvýšení vývozu amerických i panamských produktů a také posílení strategické pozice průplavu (The US Department of Transportation, 2013 : xiv–xv). U reálného prosazování myšlenky rozšíření průplavu stál od roku 2004 panamský prezident Martin Torrijos, syn vůdce, který dokázal USA přimět k přijetí dohod z roku 1977. Torrijos dokázal rozšíření průplavu prosadit na politické úrovni, nicméně ujednání muselo stvrdit referendum. To se uskutečnilo 22. října 2006 a byť byla volební účast na panamské poměry nízká, 79 % voličů se k zamýšlenému projektu vyjádřilo kladně (Podzimek, 2008; Lacey, 2006).

Schválený projekt za celkovou částku 5 250 000 000\$ představoval vybudování nových 8 km dlouhých přístupových ramen ke zdymadlům v Gatunu a v Miraflores. Tato ramena mají být zakončena jednoduchými tříkomorovými zdymadlovými systémy o šířce 55 m a délce 427 m, která budou disponovat velkými přečerpávacími nádržemi sloužící k úspoře vody⁴⁴. Projekt rovněž zahrnoval prohloubení úžiny Culebra a průjezdní trasy Gatunskou přehradou, jejíž hladina měla být rovněž zvednuta o 40 cm na 27,1 m (Rodrigue, 2013; Podzimek, 2008). Klíčovým faktorem rozšíření průplavu je konfigurace zdymadlových komor pro vícekapacitní kontejnerové lodě typu *Post-Panamax* či *Aframax*, které nemohou používat dosavadní komory vybudované počátkem 20. století Američany, což zdatně ilustruje grafické porovnání⁴⁵ (The US Department of Transportation, 2013 : 4–6).

Takto rozšířený průplav by s sebou přinesl několik zásadních důsledků:

- 1) usnadnění přístupu plavidel typu *Post-Panamax* plujících z Asie na východní pobřeží USA,
- 2) nárůst počtu tranzitů ze současného průměru 35 lodí na 47 lodí za den,
- 3) zpřístupnění průplavu pro 95 % všech kontejnerových lodí na světě,
- 4) zefektivnění doby překládky v přístavech na základě zvýšeného provozu lodí průplavem a přístavy,
- 5) růst kapitálu PCA a upevnění pozice průplavu (The US Department of Transportation, 2013 : 7–12, Podzimek, 2008; Rodrigue, 2013).

Projekt expanze Panamského průplavu nepoznamenaly žádné diplomatické rozpory ani vnitropolitické obstrukce a poté, co lid schválil rozšíření vodní cesty v referendu, začala PCA roku 2007 provádět první úpravy. Během let 2007–2009 probíhaly zejména terénní úpravy a těžba zeminy v prostoru

44 Příloha č. 31.

45 Příloha č. 32.

naváděcích ramen a zdymadlových systémů na obou koncích průplavu. Když byly v červenci 2011 zahájeny vlastní práce na zdymadlech, ramena byla již zalita vodou, nicméně rozhodně nebyla připravena na průjezd nových typů lodí – těžba zeminy probíhala až do léta 2013, kdy byla obě ramena dokončena. Po dokončení hroubé stavby obou komor došlo na velmi složitý proces usazování zdymadlových bran, jenž trval více jak dva roky až do června 2015, kdy byla usazena poslední brána a mohlo se přistoupit k zahájení napouštění komor a i přilehlých nádrží. Počátkem února 2016 byla první z těchto nádrží konečně naplněna a byl zahájen zkušební provoz funkčnosti zdymadlových komor⁴⁶. V současnosti jsou prováděny dokončovací práce a probíhají intenzivní zkušební testy, jenž mají zabránit případným problémům po oficiálním spuštění rozšířeného průplavu (Canal de Panamá, 2016). Byť PCA na počátku výstavby stanovila termín dokončení prací na rok 2014, práce si nakonec vyžádaly téměř dvouleté zpoždění – na konci března 2016 pak panamský prezident Juan Carlos Verela oznámil, že ke slavnostnímu znovuotevření Panamského průplavu dojde 26. června 2016, čímž se „*sen expanze stane realitou*“ (Dredging Today, 2016).

6.2. Výstavba Nikaragujského průplavu

Ačkoliv nakonec získal přednost průplav v Panamě, historicky to byla právě nikaragujská varianta, jež se těšila větší podpoře. Důvody směřující k podpoře této varianty stejně jako důvody k opuštění nikaragujského projektu na úkor průplavu v Panamě již byly rozpracovány v předcházejících kapitolách, proto postačí připomenout, že navrhovaná trasa průplavu měla vést přes Nikaragujské jezero na jihu země. Myšlenka vybudování vodní cesty i v Nikaragui nikdy zcela nezanikla, a to ani s výstavbou konkurenční varianty v Panamě. Nelze proto považovat současné obnovení zájmu o projekt za něco nového. Co však za jistý druh nových způsobů považovat jednoznačně lze, jsou aktivní participativní zájmy Číny a Ruska.

⁴⁶ Příloha č. 33.

Červen roku 2013 přinesl odpovědi na otázky, které byly pokládány Nikaragui a jejímu prezidentovi Danielu Ortegovi – ten prohlásil, že průplav bude vybudován na Nikaragujském jezeře a bude přímým konkurentem panamské dopravní tepně, přičemž Nikaragua požadovala takový projekt, který by zemi zajistil možnost průjezdu největších kontejnerových lodí, na čemž by do velké míry tratil Panamský průplav (Watts, 2013). Téhož měsíce bylo oznámeno, že nikaragujská vláda poskytla padesátiletou koncesi na vybudování, ochranu, správu a provoz Nikaragujského průplavu čínské společnosti *Hong Kong Nicaragua Canal Development Group* (HKND) čínského miliardáře Wanga Ťinga. Tato koncese může být prodloužena na dalších 50 let v případě, že bude průplav skutečně vybudován. Celý projekt má stát téměř 40 000 000 000\$ (Watts, 2013; Rodrigue, 2013).

HKND získala právo navrhnout trasu průplavu, jeho zónu a také veškeré zázemí nutné k efektivní správě průplavu. Společnost vypracovala strategický dokument, v němž do detailu představuje podobu a využití nového dopravní cesty. Trasa průplavu dlouhá bezmála 260 km má být tvořena tichomořským úsekem dlouhým 26 km, na němž budou vystavěna zdymadla, která lodě dostanou na plochu Nikaragujského jezera, po jehož hladině plavidla by plavidla urazila 107 km. Posledním a nejdelším úsekem (127 km) je pak atlantická část průplavu také s jedním zdymadlovým systémem⁴⁷. Na obou koncích průplavu mají být dle projektu vybudována nové přístavy. Zdymadlové komory systémů Brito a Camilo mají mít monumentální rozměry umožňující průjezd velkých kontejnerových lodí – komory mají být 520 m dlouhé, 75 m široké a 27,6 m hluboké (HKND, 2014 : 2–35; Rodrigue, 2013). V obecné míře lze u čínského projektu průplavu v Nikaragui nalézt obdobné prvky jako u Panamského průplavu (využití velkého jezera, zdymadlová varianta, zřizování přístavů, výstavba mostu přes průplav, aj.) s tím rozdílem, že nikaragujský projekt je v mnoha ohledech velkolepějším.

47 Příloha č. 34.

Zamýšlený průplav je často kritizován zejména ekologickými aktivisty, neboť trasa má vést přes Nikaragujské jezero, v němž žije mnoho cenných rostlin a zvířat včetně sladkovodních žraloků, které nelze najít nikde jinde na světě. Jezero rovněž představuje největší zásobárnu pitné vody v regionu Střední Ameriky (Milenkovičová, 2014). Optimistické hlasy oznamovaly roku 2014 termín zprovoznění průplavu na rok 2020, ale již dnes je patrné, že tento termín nebude moci být dodržen, protože ve skutečnosti žádné stavební práce v Nikaragui doposud nezačaly (Kryzánek, 2016).

Z geopolitického hlediska je plánovaný průplav nesmírně zajímavým fenoménem, neboť zainteresovaní hongkongské společnosti na projektu kontinentálního a možná i globálního významu je zároveň varováním pro Panamu a USA. Vynaložení obrovského množství peněžních prostředků některé bezpečnostní analytiky nabádá k myšlenkám, zdali za projektem HKND nestojí přímo Čína a její snaha námořní expanze. Elliot Abrams v této souvislosti poukázal na fakt, že *„rozlišování mezi vládou a soukromým sektorem je v Číně někdy více než složité“* (Leach, 2014). Administrativa prezidenta Baracka Obamy je k vývoji událostí v Nikaragui velmi ostražitá a snaží se analyzovat jednotlivá stanoviska ať prezidenta Ortegy či zástupců HKND (Leach, 2014). Roku 2014 *The Moscow Times* přinesl zprávu o snaze ruských politiků nabídnout Nikaragui své služby a zapojit se tak do projektu průplavu (The Moscow Times, 2014).

6.3. Pohled do budoucnosti

Budoucí vývoj lze v mezinárodním prostředí jen velmi složitě předvídat, neboť v mezinárodních vztazích může dojít k eskalaci konfliktu, přírodní katastrofě či například k hospodářské krizi – tyto fenomény by bezesporu zasáhly i do regionu Střední Ameriky. Při mimořádných událostech mezinárodní aktéři soustředí svůj zájem a aktivity právě na tyto události a méně se koncentrují na své dlouhodobější zájmy – typickým příkladem takových mimořádných událostí mohou být právě dlouhodobější konflikty nebo krize

vyžadující neustálá operativní rozhodnutí. V tomto ohledu tak mohou Panamský průplav či uvažovaný Nikaragujský průplav působit jako nevýrazné součásti mezinárodního prostoru – změna by nastala pravděpodobně patrně pouze v případě, že by konflikt vypukl v této oblasti – pak lze předpokládat, že by naopak zejména existující Panamský průplav mohl sehrát významou roli.

Současné mocenské nastavení je stále výrazně nakloněné k existenci jednoho globálního hegemonu, totiž USA, nicméně je třeba si uvědomit, že vzrůstající vliv Číny může ohrožovat tento stav nejen po stránce ekonomické, kde se již Čína svému konkurentovi ze západní hemisféry vyrovnala, ba dokonce jej v některých aspektech překonala. Z tohoto pohledu jsou čínské zájmy na stavbě průplavu v Nikaragui nesmírně zajímavou, leč pro USA a Panama nebezpečnou novinkou. Podobně lze představit možnou roli zapojení Ruska, které se rovněž ostře vyhraňuje proti západnímu světu – ruskou iniciativu ve světě v současnosti sráží vnitrostátní problémy, hospodářská recese a velmi levné ceny ropy, které neumožňují Rusku více prosazovat svůj vliv v zahraničí na úkor domácí politiky. Ve prospěch těchto konkurenčních mocností však nehraje především jeden faktor – geografie. I přesto, že žijeme v globalizovaném světě, geografická izolace amerického kontinentu je trvalou a neměnitelnou skutečností, která umožňuje zdejším státům chovat se na základě tohoto faktu. Geografické hledisko naopak velmi prospívá USA, jež z izolace kontinentu dlouhodobě těží, což jim umožňuje tento status quo udržovat či posilovat.

Geografický faktor tak ovlivňuje mimo námořní dopravy i geopolitické zájmy světových nebo regionálních mocností. Současná snaha Číny proniknout takto náročným a v případě úspěšné realizace nesmírně strategickým projektem na americký kontinent dokládá sebevědomí čínské politiky. Omezená iniciativa Ruska, která se připojit do projektu výstavby Nikaragujského průplavu, naráží na přítomnost Číny. Ačkoliv lze Rusko i Čínu definovat jako ekonomické, politické a ideologické protivníky USA, respektive Ameriky obecně, nelze v dohledné době předpokládat spojení těchto dvou velmocí proti západnímu světu. Čína i

Rusko jsou si přes řadu společných zájmů a vlastností kontinentálními soupeři, což jejich společné znaky neguje a vytváří poměrně silný antagonismus.

Budeme-li předpokládat, že současné globální mocenské nastavení přetrvá, lze nalézt určité faktory a možnosti budoucí pozice průplavu v Panamě a Nikaragui. Současný stav jednoznačně vyvyšuje pozici existujícího a brzy rozšířeného Panamského průplavu – již byla zmíněna důležitost a strategická významnost tohoto škrťícího bodu, je ale třeba si geopolitickou šíří průplavu. Neexistoval-li by středoamerický průplav právě v Panamě, lze předpokládat, že by Panama byla velmi chudou a politicky rozkolísanou zemí do té míry, jak můžeme tyto charakteristiky pozorovat dodnes například v Nikaragui. Nicméně USA se nakonec rozhodly průplav vybudovat v Panamské šíji, což této středoamerické zemi zajistilo v kombinaci s úspěšnými diplomatickými jednáními ve 2. polovině 20. století výrazné bohatnutí⁴⁸, což z Panamy mimo jiné učinilo daňový ráj. Výnosy plynoucí z provozování průplavu jsou pro Panamu natolik významné, že dokončení expanze průplavu bude znamenat 10 – 15 % nárůst současné hodnoty HDP (Forbes, 2016). Rozšířený průplav přinese zemi nové dimenze obchodu, dopravy a již zmíněných financí. Ačkoliv USA nemají od roku 2000 přímý vliv na správu a provoz průplavu, uchovávají si svůj vliv na základě nadmíru kvalitních vztahů s Panamou, které byly v nedávné minulosti posíleny uzavřením mezivládních obchodních dohod.

Problém Panamského průplavu tkví v jeho kapacitě a technickým parametřům, jež ani po modernizaci průplavu nebude schopen umožnit průjezd největším lodím světa. V tomto ohledu se jeví čínský projekt na výstavbu průplavu v Nikaragui vítanou změnou pro společnosti a státy provozující největší lodě světa. Tento projekt avizovaný roku 2013 se však stále ještě nezačal realizovat, což pochopitelně snižuje kredit projektu i samotné HKND, jež na výstavbu průplavu získala oprávnění. V dubnu 2016 se situace kolem průplavů jeví zcela odlišně – zatímco Panama hrdě oznamuje termín slavnostního otevření

⁴⁸ V současnosti žije pod hranicí chudoby asi čtvrtina obyvatel Panamy, zemi se ale podařilo míru chudoby v letech 2006–2012 snížit o 10 % (Forbes, 2016).

rozšířených částí průplavu, Nikaragua stále čeká a doufá v ekonomický růst podpořený zahájením a úspěšným dokončením výstavby nové dopravní cesty.

Až další měsíce roku 2016 a nejspíše především následující roky ukáží jak budou Panama, USA i námořní doprava profitovat z dokončení rozšíření Panamského průplavu a jak a zda vůbec bude realizován čínský nebo zcela úplně nový projekt výstavby konkurenčního středoamerického průplavu. V případě úspěchu pak bude velmi zajímavé sledovat vývoj průplavové geopolitiky ve Střední Americe a to, jak nový průplav zasáhne do zájmů Panamy a USA a jak na tento případný vývoj bude reagovat americká zahraniční politika.

7. Závěr

Předkládaná práce poskytuje ucelený historicko-politický pohled na Panamskou šíji jako území, které díky své poloze přitahovalo různé osobnosti a společnosti od objevení Panamské šíje až do současnosti. Panamská šíje se stala středobodem zájmů především několika mocností – Španělska, Velké Británie, Francie a USA. Zatímco Britové a Španělé nikdy reálně neuvažovali o myšlence vybudovat dopravní spojení mezi oběma konci šíje, ve 2. polovině 19. století Francouzi a poté Američané na počátku 20. století své úvahy začali realizovat. Nejprve byla vybudována železnice, roku 1914 pak i průplav.

V práci jsou názorně rozpracovány příčiny úspěchů i neúspěchů plánů a projektů na vybudování středoamerického průplavu v jednotlivých jeho variantách od Tehuantepecké šíje po Panamskou šíji. Z práce vyplývá, že zejména konec 19. století byl pro úspěšné vybudování průplavu zásadním obdobím, a to z několika důvodů:

- 1) roku 1843 prezident Monroe konstatoval, že evropské země se nemají angažovat do záležitostí amerického kontinentu, což podnítilo USA orientovat se primárně na „svůj“ kontinent,
- 2) v 80. letech 19. století selhal francouzský pokus o výstavbu průplavu,
- 3) na konci 19. století se USA obrátily k zahraniční politice čelem a začaly se angažovat v oblasti Střední Ameriky s cílem posílit zde svůj vliv.

Ačkoliv přelom 19. a 20. století a poté celé 20. století představovalo v mezinárodním prostoru skutečně pestrý seznam konfliktů a geopolitických změn, otázka Panamského průplavu, tak jak práce uvádí, představovala pro USA od časných plánů na jeho vybudování až po jeho správu a provoz jedno z nejdůležitějších témat zahraniční politiky. O významu Panamské šíje pro USA nejlépe svědčí množství diplomatických ujednání a dohod z nich pramenících, aplikace několika doktrín a politik na oblast Střední Ameriky (politika velkého klacku, dolarová diplomacie, otevřená hrozba intervencí, aj.) a zejména pak

dvojice vojenských konfliktů, které „orámovaly“ americký vliv nad Panamským průplavem – zatímco revoluce v Panamě v roce 1903 stála u získání koncese na výstavbu, americký zásah proti Manuelu Noriegovi v roce 1989 symbolicky ukončil přímý vliv USA na provoz průplavu. V dlouhodobém měřítku jsou to Carter-Torrijosovy dohody z roku 1977, které umožnily, aby s koncem 20. století skončila i americká přítomnost v Panamě a Panamský průplav byl kompletně v panamské správě. Ačkoliv byl mnohými analytiky, historiky a politiky považován tento krok za zpátečnický a podkopávající suverenitu USA, je Carterova diplomacie ukázkovým příkladem toho, kterak se z přímého vlivu může stát vliv nepřímý. Bylo by naivní domnívat se, že Carter se svým diplomatickým týmem úmyslně daroval správu průplavu Panamě, USA si ponechaly dostatečný vliv pro svoje zájmy i po uzavření dohod a tento vliv si udržuje v oblasti dodnes. Cíle USA v oblasti Panamské šíje, respektive ve Střední Americe zůstávají stejné, nicméně podmínky jejich naplňování se od výhrůzek, intervencí a finančních náhubků posunuly až na „nutné Bushovo vojenské intermezzo“ k mírové diplomacii, obchodním smlouvám a přátelství.

Jestliže se pozorně podíváme na mapu současné podoby světa, zjistíme že Panamský průplav zůstává i v roce 2016 jediným spojením Tichého a Atlantického oceánu v rámci celého amerického kontinentu. Tato skutečnost z Panamské šíje nutně činí místo nebývalého strategického potenciálu a důležitosti. Zatímco před rokem 1920, kdy byl průplav otevřen běžnému provozu musely veškeré lodě směřující z Evropy či východního pobřeží USA na západní pobřeží USA, tichomořské pobřeží Jižní Ameriky nebo do Asie obeplouvat celou Jižní Ameriku přes Magalhãesův nebo Drakeův průliv, s otevřením nové vodní cesty se otevřela i nová námořní trasa, jež si okamžitě našla své zájemce. Byť rozhodně nelze Panamský průplav postavit na roveň Suezskému průplavu, Hormuzskému průplavu a dalším blízkovýchodním škrťícím bodů či Malacké úžině (a to zejména po stránce transportu ropy a zemního plynu), uchovává si středoamerický průplav význam globálního charakteru pro USA, Japonsko, Čínu,

Velkou Británií nebo pro samotné střeđoamerické a jihoamerické země. S rozšířením průplavu se navíc otevírá nová dimenze námořní dopravy, neboť průplav bude nově přístupný i pro plavidla velikostí, jež si inženýři a diplomaté z přelomu 19. a 20. století neuměli představit.

Přítomnost takto významného škrťícího bodu nutně znamenala i riziko napadení a s ním spojenou ochranu a obranu průplavu. Zde se naplno projevíly Mahanovy rady McKinleyho a Rooseveltově administrativě, avšak nelze Mahanův vliv soustředit pouze na tyto dva státníky, pro jejichž pojetí zahraniční politiky bylo Mahanovo dílo odrazovým můstkem. Námořní nadvláda USA vybudovaná počátkem 20. století přetrvává a dodnes disponuje americké námořnictvo největší flotilou lodí na světě – praktický dopad Mahanových a Corbettových myšlenek se naplno ukázal při panamské revoluci roku 1903, kdy námořní blokáda znemožnila prakticky jakoukoliv vážně míněnou reakci kolumbijské vlády. Po vzoru Mahana se USA nesnažily kontrolovat celou oblast Střední Ameriky a Karibiku, ale soustředily se na klíčová a strategicky významná území, jedním z nich byla a je právě Panamská šíje, která profituje z relativní geografické blízkosti USA, což výrazně omezuje téměř jakékoliv projevy narušení nadvlády USA nad částí kontinentu.

V závěru práce jsou předloženy možnosti dalšího vývoje v oblasti – vyjma panamského projektu bylo v historii diskutováno mnoho konkurenčních tras, ale ani jedna nikdy nebyla realizována vinou technických, finančních a přírodních komplikací. Jednu z těchto tras představoval Nikaragujský průplav, u něhož nechybělo mnoho a mohl být vybudován na úkor současného průplavu v Panamě. Myšlenky ale nikdy oficiálně nezanikly a roku 2013 nikaragujská vláda poskytla koncesi čínské společnosti HKND, která se jala 277 km dlouhý průplav přes Nikaragujské jezero vybudovat. V současnosti však nelze prozatím tento projekt hodnotit jako konkurenční, neboť z čínské a nikaragujské strany zůstalo prozatím u slov a k činům nepouští čínskou společnost stejný typ těžkostí, jaké nakonec nedovolily Francii dostavět Panamský průplav – nedostatek financí.

Práce ve své celistvé podobě poukazuje na historickou genealogii geopolitického významu Panamské šíje pro státní území, na němž se nachází i pro USA, pro které se stala jedním z hlavních bodů zájmu své zahraniční politiky. Z dnešní perspektivy představuje Panamský průplav vybudovaný na nejužším místě amerického kontinentu globálně významný počín pro námořní dopravu a pro USA, bez nichž by pravděpodobně žádný průplav nikdy nevznikl, neboť veškeré předchozí pokusy selhaly a ve 20. století by nebylo žádnému jinému aktérovi dovoleno porušit výsostnou zónu americké hegemonie. Tak či tak, příběh Panamské šíje měl, má a do budoucna bude mít svůj zákonitý vývoj, jehož kapitoly jsou ale prozatím před světlem světa skryty.

8. Použitá literatura a prameny

Monografie, sborníky a tištěné články

Anděl, J. (2011). *Regionální geografie Ameriky*. (Ústí nad Labem : Univerzita Jana Evangelisty Purkyně).

Arias Madrid, H. (1997). *The Panama Canal : A Study in International Law and Diplomacy*. (London : London School of Economics and Political Science).

Bennett, I. E. (1915). *History of the Panama Canal : It's Construction and Builders*. (Washington, D. C. : Historical Publishing Company).

Bishop, J. B. (1913). *The Panama Gateway*. (New York : Charles Scribner's Sons).

Black, B. J. (2006). *The Legacy of Mahan for 21st Century*. (Carlisle Barracks : U. S. Army War College).

Black, J. (2009). *Naval Power*. (Basingstoke : Palgrave Macmillan).

Canal de Panama : Canal Zone? (1979). (La Habana : Editorial de Ciencias Sociales).

Cole, R. H. (1995). *Operation JUST CAUSE: The Planning and Execution of Joint Operations in Panama, February 1988 – January 1990*. (Washington, D. C. : Joint History Office, Office of the Chairman of the Joint Chiefs of Staff).

Corbett, J. S. (1911). *Some Principles of Maritime Strategy*. (London : Longmans, Green and Company).

Cornish, V. (1909). *The Panama Canal and its Makers*. (London : Adelphi Terrace).

Diaconu, A. M. (2015). The United State 1989 Military Intervention in Panama In: *Revista Academiei Fortelor Terestre*, 2015, Vol. 20, No. 2, s. 133–139.

Embrey, J. H. (2002). Operation Just Cause: Concepts For Shaping Future Rapiddecisive Operations In: Murray, W. (eds.) (2002). *Transformations Concepts for National Security in the 21st Century*. (Carlisle : Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, s. 197 – 246).

Fňukal, M. – Šebesta, D. (2013). *Regionální geografie Latinské Ameriky a Karibiku*. (Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci).

Forbes–Lindsay, C. H. (1906). *Panama : The Isthmus and the Canal*. (Philadelphia : The John C. Winston Company).

- Frank, W. (1944). *Panamský skandál*. (Praha : Orbis).
- Fraser, J. F. (1914). *Panamský průplav – jeho vznik a význam*. (Třebíč : Jindřich Lorenz).
- Graubard, S. R. (2007). *Prezidenti : proměna instituce amerického prezidenta od Theodora Roosevelta k Georgi W. Bushovi*. (Praha : BB art).
- Habeeb, W. M. – Zartmann, I. W. (1986). *The Panama Canal Negotiations*. (Washington D. C. : The John Hopkins Foreign Policy Institute).
- Heideking, J. – Mauch, Ch. (eds.). (2008). *Američtí prezidenti : 42 portrétů od George Washingtona po George W. Bushe*. (Praha : Prostor).
- Heilprin, A. (1902). *A Defense of the Panama Route*. (Philadelphia : Franklin Press).
- Chovanec, F. (2006). Vplyv diela A. T. Mahana na americké geopolitické myslenie. In: *Slovenská politologická revue*, Vol. 6, No. 4., s. 1–12.
- Johnston, P. (2012). Security of Maritime Trade : a Cooperative and Coordinated Approach for the Indo-Pacific Region. In: *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, Vol. 4, No. 4, s. 1–10.
- Kaplan, R. D. (2013). *Pomsta geografie : co mapy vyprávějí o příštích konfliktech a boji proti osudu*. (Praha : Bourdon).
- Kennedy, P. M. (1996). *Vzestup a pád velmocí : ekonomické proměny a vojenské konflikty v letech 1500 – 2000*. (Praha : Lidové noviny).
- Křížová, M. (2011). *Nikaragua*. (Praha : Libri).
- Mackinder, H. J. (1919). *Democratic Ideals and Reality*. (Washington D. C. : National Defense Press).
- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. In: *The Geographical Journal*, Vol. 23, No. 4, s. 421 – 437.
- Mahan, A. T. (1908). *Naval Administration and Warfare : Some General Principles*. (Boston : Little, Brown, and Company).
- Mahan, A. T. (2010). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*. (Tel Aviv : Dick Press).

- Mahan, A. T. (1897). *The Interests of America in Sea Power, Present and Future*. (London : Sampson Low, Marston & Company).
- Major, J. (1993). *Prize Possession : The United States and the Panama Canal 1903–1979*. (Cambridge : Cambridge University Press).
- Meditz, S. W. – Hanratty, D. M. (eds.). (1987). *Panama : A Country Study*. (Washington : GPO).
- Moffett, G. D. (1985). *The Limits of Victory : The Ratification of the Panama Canal Treaties*. (Ithaca : Cornell University Press).
- Mills, J. S. (1913). *The Panama Canal : A History and Description of the Enterprise*. (London, New York, etc. : T. Nelson and sons).
- Morison, G. S. (1902). *The Isthmian Canal*. (Bridgeport : Contemporary Club).
- Opatrný, J. (2004). *Panama* (Praha : Libri).
- Opatrný, J. (1979). *Průplav dvou oceánů*. (Praha : Mladá fronta).
- Parker, M. (2007). *Panama fever : The Battle to Build the Canal*. (London : Hutchinson).
- Piknerová, L. (2011). Latinská Amerika. In: Cabada, L. – Šanc, D. a kol., *Panregiony ve 21. století : Vývoj a perspektivy mezinárodních makroregionů*. (Plzeň : Aleš Čeněk).
- Potočný, M. – Ondřej, J. (2006). *Mezinárodní právo veřejné : zvláštní část*. (Praha : C. H. Beck).
- Ratcliff, R. E. (2002). Panama—The Enduring Crisis 1985–1989 In: Williams, D. A. ed. (2002). *Case Studies in Policy Making and Implementation* (Newport : Naval War College, s. 77 – 90).
- Rodrigue, J.-P. (2004). Straits, Passages and Chokepoints. A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. In: *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 48, No. 135, s. 357 – 374.
- Romancov, M. (2007). Politická geografie a geopolitika. In: Cabada, L. – Kubát, M. a kol., *Úvod do studia politické vědy* (Plzeň : Aleš Čeněk), s. 407 – 454.
- Sanjines, A. – Keysberg, J. – Manzanarez, R. – Tang, M. (2005). "A Bridge For All Centuries" In: *Civile Engineering*, Vol. 75, No. 8, s. 48 – 55.

Waisová, Š. a kol. (2007). *Atlas mezinárodních vztahů*. (Plzeň : Aleš Čeněk).

Whidden, J. S. (2010). Twenty Years Since OPERATION JUST CAUSE In: *Officer Review Magazine*, 2010, Vol. 49, No. 5, s. 4 – 7.

World Oceanic Review (2010). *Maritime Highways of Global Trade*. (Hamburg : maribus gGmbH).

Yates, L. (2005). Panama, 1988–1999 : The Disconnect between Combat and Stability Operations. In: *Military Review*, Vol. 85, No. 3, s. 46 – 52).

Elektronické zdroje

Blouet, B. W. (2005). Sir Halford John Mackinder : A Brief Biography. *The Mackinder forum*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.mackinderforum.org/sir-john-halford-mackinder>, 29. 2. 2016).

Bush, G. H. W. (December 1989). *Address to the Nation Announcing United States Military Action in Panama (December 20, 1989, The White House, Washington, D. C.)*. [online]. (Dostupné z WWW: <https://bush41library.tamu.edu/archives/public-papers/1356>, 9. 4. 2016).

Bush, G. H. W. (January 1990a). *Remarks Announcing the Surrender of General Manuel Noriega in Panama (January 3, 1989, The White House, Washington, D. C.)*. [online]. (Dostupné z WWW: <https://bush41library.tamu.edu/archives/public-papers/1397>, 9. 4. 2016).

Canal de Panamá (2016). *Milestones of the Panama Canal Expansion Program*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://micanaldepanama.com/expansion/milestones/>, 15. 4. 2016).

Carter, J. (1977). *Statement on the Panama Canal Treaty Signing (September 7, 1977, Hall of the Americas, Washington, D. C.)*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://millercenter.org/president/carter/speeches/speech-3928>, 10. 4. 2016).

Cole, R. H. (1998). Grenada, Panama, and Haiti: Joint Operational Reform. In: *Joint Force Quarterly*, 1998, Vol. 20, No. 2, s. 57 – 74. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a422959.pdf>, 10. 4. 2016).

Council on Hemispheric Affairs – COHA (2008). *Operation Just Cause: A Historical Analysis*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.coha.org/operation-just-cause-a-historical-analysis/>, 10. 4. 2016).

Dredging Today (2016). *Expanded Panama Canal Inauguration Set for June 26*. [online]. 24. 3. 2016. (Dostupné z WWW: <http://www.dredgingtoday.com/2016/03/24/expanded-panama-canal-inauguration-set-for-june-26/>, 16. 4. 2016).

Forbes (2016). *Panama*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.forbes.com/places/panama/>, 18. 4. 2016).

Grant, U. S. (December 1869). *First Annual Speech (December 6, 1869, The United States Capitol, Washington D. C.)*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=29510>, 24. 3. 2016).

Hong Kong Nicaragua Canal Development Group – HKND (2014). *Nicaragua Canal Project Description*. [online]. (Dostupné z WWW: http://hknd-group.com/upload/pdf/20150105/Nicaragua_Canal_Project_Description_EN.pdf, 16. 4. 2016).

Hull, C. – Alfaro, R. J. (1936). General Treaty of Friendship and Cooperation between the U.S.A. and Panama; Friendship and Cooperation Treaty („Hull-Alfaro Treaty“). In: *American History Online*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://1url.cz/xtKP6>, 5. 4. 2016).

Kryzánek, L. (2016). Čínský megaprůplav v Nikaragui se zadrhl. Místo bagrů jsou vidět krávy In: *iDnes.cz*. [online]. 17. 4. 2016. (Dostupné z WWW: http://zpravy.idnes.cz/pruplav-nikaragua-cina-problemy-da5-/zahranicni.aspx?c=A160415_104031_zahranicni_pas, 17. 4. 2016).

Lacey, M. (2006). Panamanians Vote Overwhelmingly to Expand Canal In: *New York Times*. [online]. 23. 10. 2006. (Dostupné z WWW: http://www.nytimes.com/2006/10/23/world/americas/23panama.html?_r=0, 14. 4. 2016).

Lambert, N. A. (2014). *Classical Theories of Sea Power and World Economic Systems*. [online]. (Dostupné z WWW: <https://www.usnwc.edu/Academics/Faculty/Derek-Reveron/Workshops/Maritime-Security,-Seapower,---Trade/Maritime-Working-Papers/lambert.aspx>, 29. 2. 2016).

Leach, P. T. (2014). Are Nicaragua Canal Plans Driven by Geopolitics? In: *JOC.com*. [online]. (Dostupné z WWW: http://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/are-nicaragua-canal-plans-driven-geopolitics_20141020.html, 17. 4. 2016).

Mahoney, M. (2005). *President W. H. Bush, Masculinity, and America's Invasion of Panama City in 1989*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.neoamericanist.org/paper/mahoney-article-masculinity-and-american-invasion-panama>, 10. 4. 2016).

Malinek, M. – Dohnal, M. (2012). Vliv díla Alfreda Thayera Mahana na zahraniční politiku USA na přelomu devatenáctého a dvacátého století. In: *Globalpolitics.cz* [online]. 3. 3. 2012. (Dostupné z WWW: <http://www.globalpolitics.cz/clanky/vliv-dila-alfreda-thayera-mahana-na-zahranicni-politiku-usa-na-prelomu-devatenacteho-a-dvacateho-stoleti>; 29. 2. 2016).

Milenkovičová, I. (2014). Panama ztratí monopol. Pro Nikaraguu začali stavět nový průplav Číňané In: *iDnes.cz*. [online]. 23. 12. 2014. (Dostupné z WWW: http://zpravy.idnes.cz/cinska-firma-hknd-zacala-se-stavbou-nikaragujskeho-pruplavu-konkurence-panamskeho-pruplavu-i0c-/zahranicni.aspx?c=A141223_110437_zahranicni_im, 17. 4. 2016).

Monroe, J. (December 1823). *Seventh Annual Message (December 2, 1823, The United States Capitol, Washington D. C.)*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=29465>, 24. 3. 2016).

Naouri, M. (2012). VINCI Wins the Atlantic Bridge Contract in Panama In: *Reuters*. [online]. 15. 11. 2012. (Dostupné z WWW: <http://www.reuters.com/article/idUS189374+15-Nov-2012+BW20121115>, 11. 4. 2016).

Němec, V. – Gernešová, H. (nedatováno). *Objevné plavby* [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.dejepis.com/ucebnice/objevne-plavby>, 28. 2. 2016).

Panama Canal Authority – PCA (2013). *This is the Canal* [online]. (Dostupné z WWW: <https://www.pancanal.com/eng/acp/asi-es-el-canal.html>, 29. 2. 2016).

Panama Canal Authority – PCA (2015). *ACP - Overview* [online]. (Dostupné z WWW: <https://www.pancanal.com/eng/acp/acp-overview.html>, 29. 2. 2016).

Panama Canal Railway Company – PCRC. *History* [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.panarail.com/en/history/index.html>, 24. 3. 2016).

Panamá Viela Escuela. *Los Tratados Torrijos-Carter*. [online]. 7. 9. 2014. (Dostupné z WWW: <http://panamaviejaescuela.com/tratados-torrijos-carter/>, 8. 4. 2016).

Podzimek, J. (2008). Panamský průplav jako jeden ze sedmi divů stávitelství. In: *Stavebnictví*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.casopisstavebnictvi.cz/clanek.php?detail=536>, 13. 4. 2016).

Rodrigue, J-P. (2013). *The Geography of Transport System - 3rd Edition* [online]. (Dostupné z WWW: <https://people.hofstra.edu/geotrans/index.html>, 29. 2. 2016).

The General Assembly of United Nations (December 1989). *A/44/L.63 - Effects of the Military Intervention by the United States of America in Panama on the Situation In Central America*. [online]. (Dostupné z WWW: http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/144757/A_RES_44_240-EN.pdf?sequence=3&isAllowed=y, 10. 4. 2016).

The Moscow Times (2014). *Russia Plans to Join Nicaragua Canal Project*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.themoscowtimes.com/article/499603.html>, 17. 4. 2016).

The United States Congress (January 1990). *H.CON.RES.247 - To Urge the President to Certify That Panama Is Fully Cooperating With the United States in Combating Illicit Drug Trafficking, and to Commend the Government of Panama and President... (January 25, 1990, The United States Capitol, Washington, D. C.)*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/D?c101:2:./temp/~c1019xWQ7o:;>, 10. 4. 2016).

The United States Congress (February 1990). *H.CON.RES.262 -- Expressing the Sense Of Congress Concerning Operation Just Cause in Panama. (February 7, 1990, The United States Capitol, Washington, D. C.)*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/D?c101:3:./temp/~c101xOyxvx:;>, 10. 4. 2016).

The United States Department of Transportation (2013). *Panama Canal Expansion Study : Phase I Report: Developments in Trade and National and Global Economies*. [online]. (Dostupné z WWW: http://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Panama_Canal_Phase_I_Report_-_20Nov2013.pdf, 14. 4. 2016).

United Nations. (1958). *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone* [online]. (Dostupné z WWW: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf, 29. 2. 2016).

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea* [online]. (Dostupné z WWW: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, 29. 2. 2016).

United States and Panama. *Panama Canal Treaty (September 7, 1977)*. (Dostupné z WWW: <http://www.pancanal.com/eng/ctransition/treaty/frame.html>, 10. 4. 2016).

Watts, J. (2013). Nicaragua Gives Chinese Firm Contract To Build Alternative To Panama Canal. In: *The Guardian*. [online]. 6. 6. 2013. (Dostupné z WWW: <http://www.theguardian.com/world/2013/jun/06/nicaragua-china-panama-canal>, 16. 4. 2016).

Williams, J. (2008). *Mahan, Corbett, Douhet & Mitchell: The Naval and Air Theorists* [online]. (Dostupné z WWW: <http://severalfourmany.files.wordpress.com/2015/09/mahan-corbett-douhet-and-mitchell.pdf>, 29. 2. 2016).

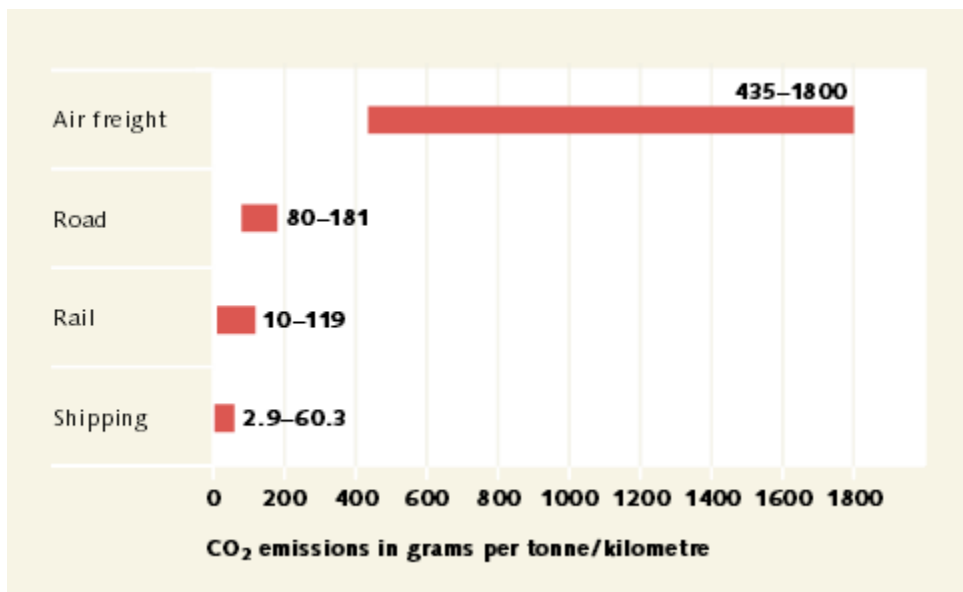
Yang, Y. D. (2010). *The Panamanian Paradox : A President's Struggle to Remove Manuel Noriega*. [online]. (Dostupné z WWW: <http://www.cla.temple.edu/cenfad/SAandJROTC/documents/YangPanamanianParadox.pdf>, 10. 4. 2016).

9. Summary

The work provides a comprehensive view of the Isthmus of Panama as an area that has been and is very attractive for the world powers. The work is analyzed in detail the historical and political development of the geopolitical importance of the Isthmus of Panama since the discovery of the territory to the present. Within the content of the work they highlight the personalities, events and documents that had an impact on the planning and construction of waterway and still have an impact on the effective operation of the Panama Canal.

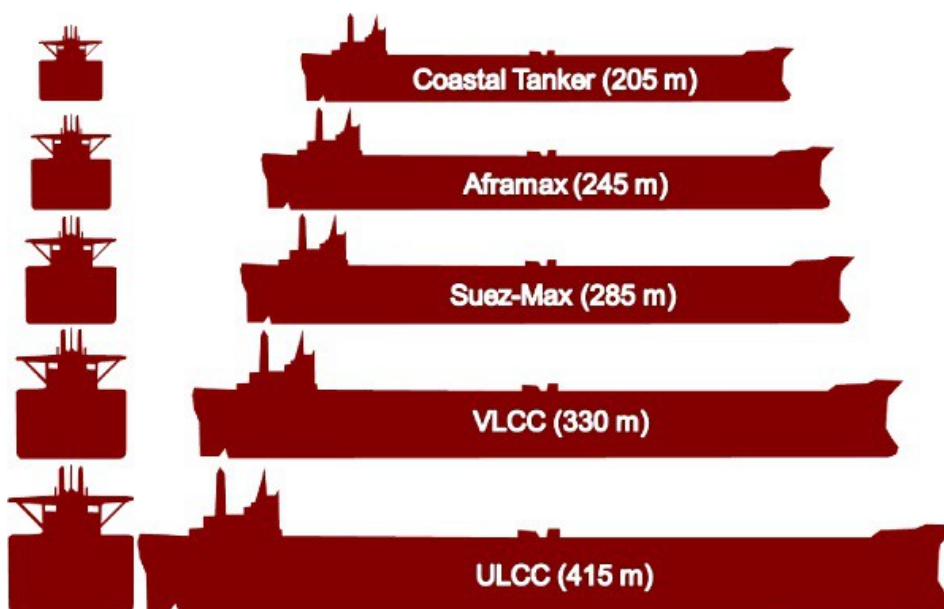
Isthmus of Panama was and probably will be a strategic maritime point because even today it is the only water connection of the Atlantic and Pacific oceans. Significant position in the isthmus respectively canal stores and towards the USA for which it is still one of the priorities of foreign policy towards the region of America respectively on a global scale. US-Panamanian relations have been particularly turbulent 20th century character but it is a marked change in the American approach to this Central American country - while in the early 20th century shaped the relationships of mutual threats and interventions today are strengthened relationships almost exclusively trade and political agreements, therefore peacefully. For Panama and the United States is currently the most important issue is complete and the successful reopening of the expanded canal as well as Chinese and Russian activities associated with the commencement of construction plans and competitive Canal in Nicaragua.

10. Obrazová příloha a mapy



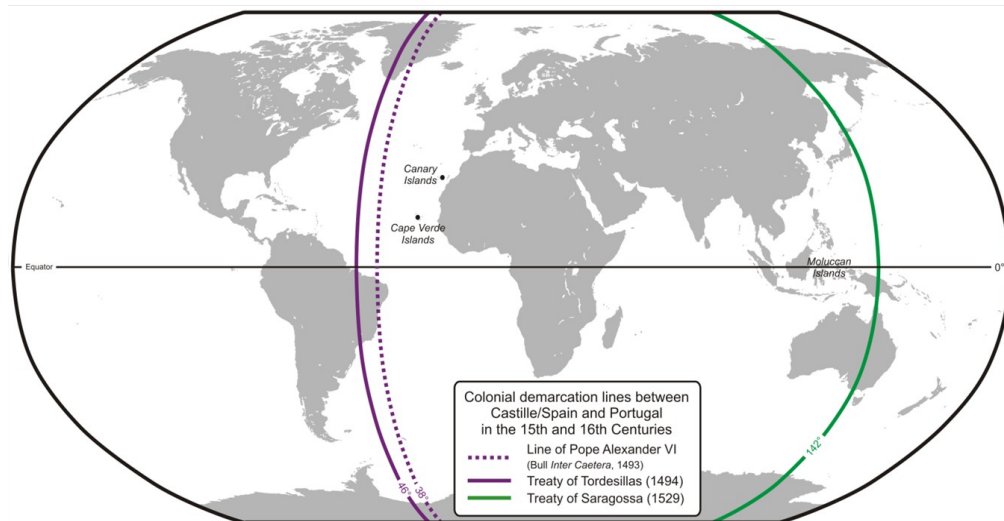
Příloha č. 1 – Ekologická zátěž jednotlivých druhů dopravy

(World Oceanic Review, 2010 : 164)



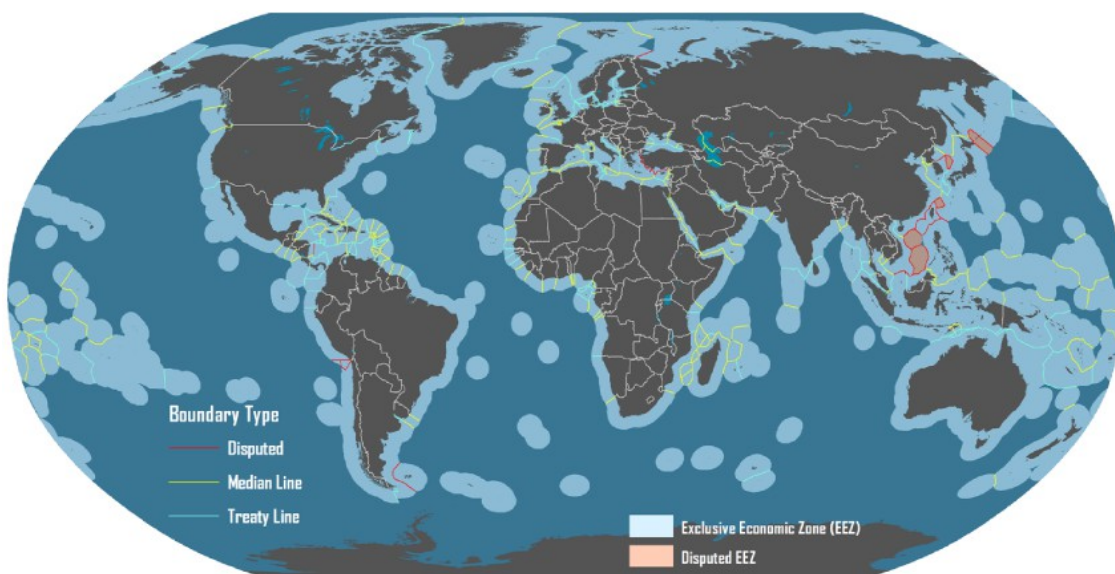
Příloha č. 2 – Druhy námořních tankerů

(<http://maritime-connector.com/images/tankersizes-16-wiki-18886.jpg>, 18. 3. 2016)



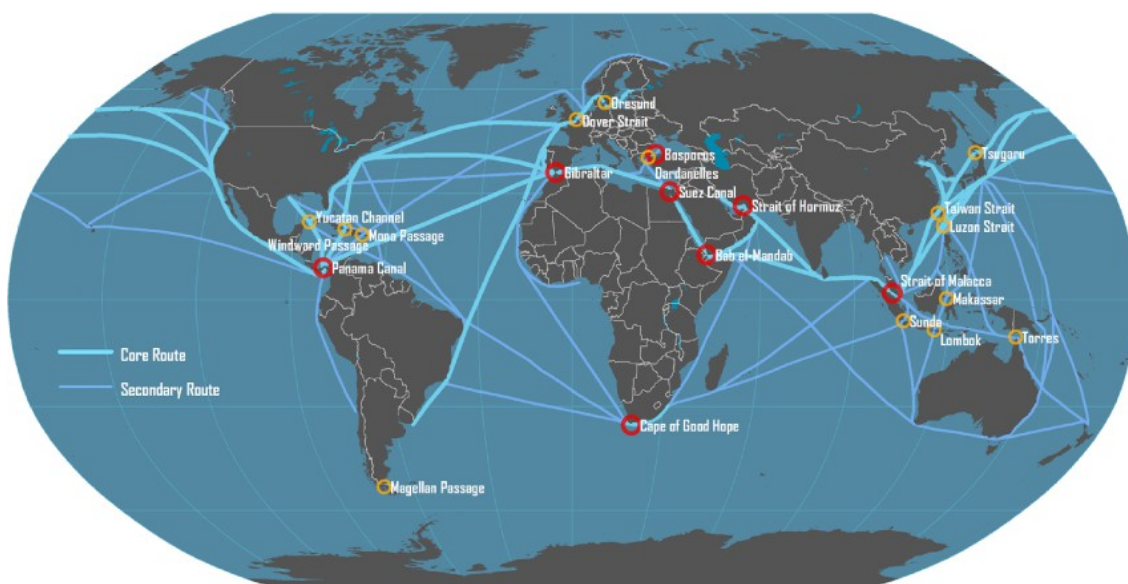
Příloha č. 3 - Rozdělení světových vod na přelomu 15. a 16. století

(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/21/Spain_and_Portugal.png,
18. 3. 2016)



Příloha č. 4 – Mapa EEZ

(<http://4.bp.blogspot.com/-WuMljcPqJjo/UanHauylwew/AAAAAAAAAC84/ySMtli6FQR4/s1600/EEZ.png>, 18. 3. 2016)



Příloha č. 5 – Přehled nejvýznamnějších námořních tras

(http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/img/Map_main_shipping_routes.png, 18. 3. 2016)



Příloha č. 6 – Důsledek výstavby Suezského a Panamského průplavu

(<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/img/suezpanamashortcuts.png>, 18. 3. 2016)



Příloha č. 7 – Linie škrťících bodů a jejich význam pro severní polokouli

(<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/apl3en/img/ringscirculation.png>, 21. 3. 2016)



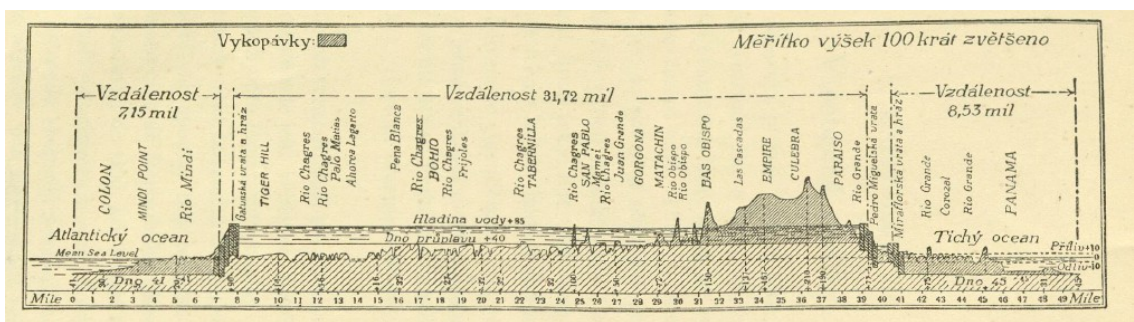
Příloha č. 8 – Oblast Střední Ameriky a Karibiku

(<http://www.jstravelphotos.com/wp-content/uploads/2013/09/gifZAnLGcvFkT.gif>, 21. 3. 2016)



Příloha č. 9 – Panamská šije

(<http://go.grolier.com/map?id=mgam028&pid=go>, 21. 3. 2016)



Příloha č. 10 – Výškový profil Panamské šije

(Fraser, J. F. (1914). *Panamský průplav – jeho vznik a význam*, s. 9)



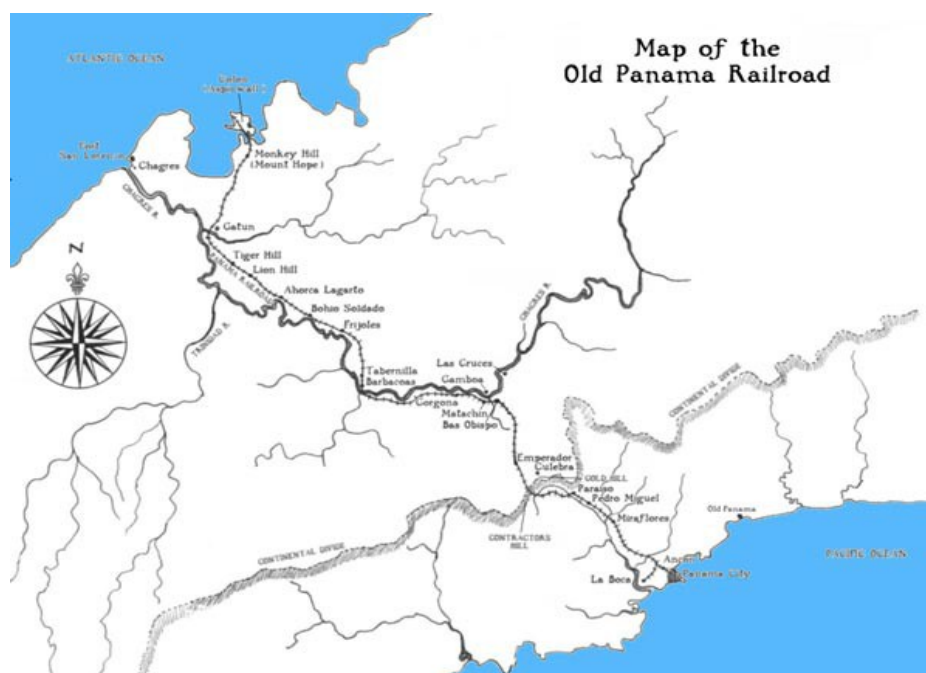
Příloha č. 11 – Návrhy na vybudování umělé vodní cesty A. S. Cerona (1529)

(vlastní, 23. 3. 2016)



Příloha č. 12 – Republika Velká Kolumbie

(<http://4.bp.blogspot.com/-9Cj5VBgutkc/Up1NEEJJ6GI/AAAAAAAAADA/3CaeRjFpCs0/s1600/gran+colombia.gif>,
23. 3. 2016)



Příloha č. 13 – Panamská železnice v roce 1855

(<http://www.panarail.com/images/fotos-ampliadas/history/old-railroad-map.jpg>,
25. 3. 2016)



Příloha č. 14. - Vlnolamy u Colónu

(http://www.lightphotos.net/photos/albums/userpics/10027/normal_DSC04199.JPG,
1. 4. 2016)



Příloha č. 15 – Hráz Gatunské přehrady

(<http://www.thinglink.com/scene/460286735461384193#>, 1. 4. 2016)



Příloha č. 16. - Tříkomorová zdymadla Gatun

(<http://www.abc.net.au/news/image/4823990-3x2-940x627.jpg>, 1. 4. 2016)



Příloha č. 17 – Gatunská přehrada (Gatunské jezero)

(<http://3.bp.blogspot.com/-Mo5jfLwzjyl/U3fAi9nTDVI/AAAAAABK6E/3qoJYZTgZHo/s1600/1339.JPG>, 1. 4. 2016)



Příloha č. 18 – Loď proplouvající oblastí Culebra Cut

(<http://whereongoogleearth.net/wp-content/uploads/2014/10/panama-canal.jpg>, 1. 4. 2016)



Příloha č. 19 - Jednokomorová zdymadla Pedro Miguel

(<http://2.bp.blogspot.com/-WnmX5Ct2TNM/Ts1LplkbXgl/AAAAAAAAAEc/c9xacRj9yCw/s320/pedromiguel1.jpg>, 1. 4. 2016)



Příloha č. 20 – Dvoukomorová zdymadla Miraflores

(<http://cloud.panamapacifico.com/libraries/images/gallery/gallery30.jpg>, 1. 4. 2016)



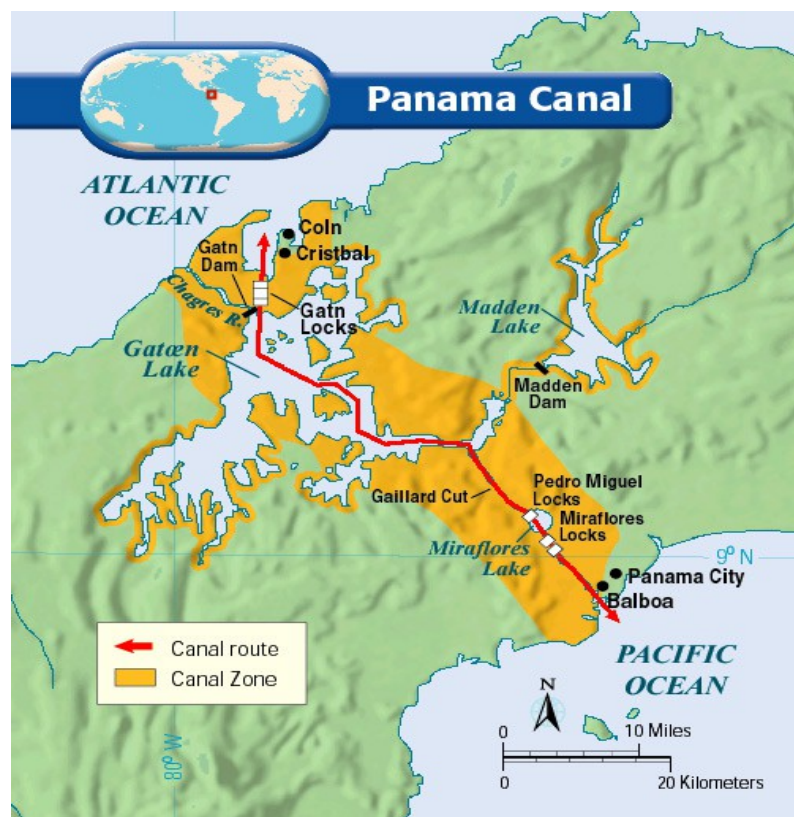
Příloha č. 21 – Přístav ve městě Balboa a ústí průplavu do Tichého oceánu

(http://www.louisberger.com/sites/default/files/styles/project_slider/public/PortofBalboa2_2013_web.jpg?itok=uC2r51dc, 1. 4. 2016)



Příloha č. 22 – Loď Ancon při své plavbě Panamským průplavem

(<http://newshour-tc.pbs.org/newshour/wp-content/uploads/2014/08/79034737-1024x788.jpg>, 1. 4. 2016)



Příloha č. 23 – Zóna Panamského průplavu

(http://images.classwell.com/mcd_xhtml_ebooks/2005_world_history/images/mcd_mwh2005_0618377115_p386_f03.jpg, 2. 4. 2016)



Příloha č. 24 - Sídlo ICC (od r. 2000 PCA)

(<http://3.bp.blogspot.com/-ML5KjCl2qxE/Tv3di4NQKSI/AAAAAAAAAag/XSKdBiuf4pU/w1200-h630-pnu/administration-building-panama-canal.jpg>, 4. 4. 2016)



Příloha č. 25 – Ostrovy Perico, Flamenco a Nios

(<http://www.panamatranstur.com/wp-content/uploads/2015/03/calzada-amador-31.jpg>, 4. 4. 2016)



Příloha č. 26 – Slavnostní ratifikace Carter-Torrijosových dohod

(http://images.telemetro.com/nacionales/Panama-Tratados-Torrijos-Carter-documental-Unesco_MEDIMA20150908_0025_24.jpg, 8. 4. 2016)



Příloha č. 27 – Most Amerik (Bridge of the Americas)

(<http://www.thebalboainn.com/wp-content/gallery/albrook-airport/bridge-americas.jpg>, 12. 4. 2016)



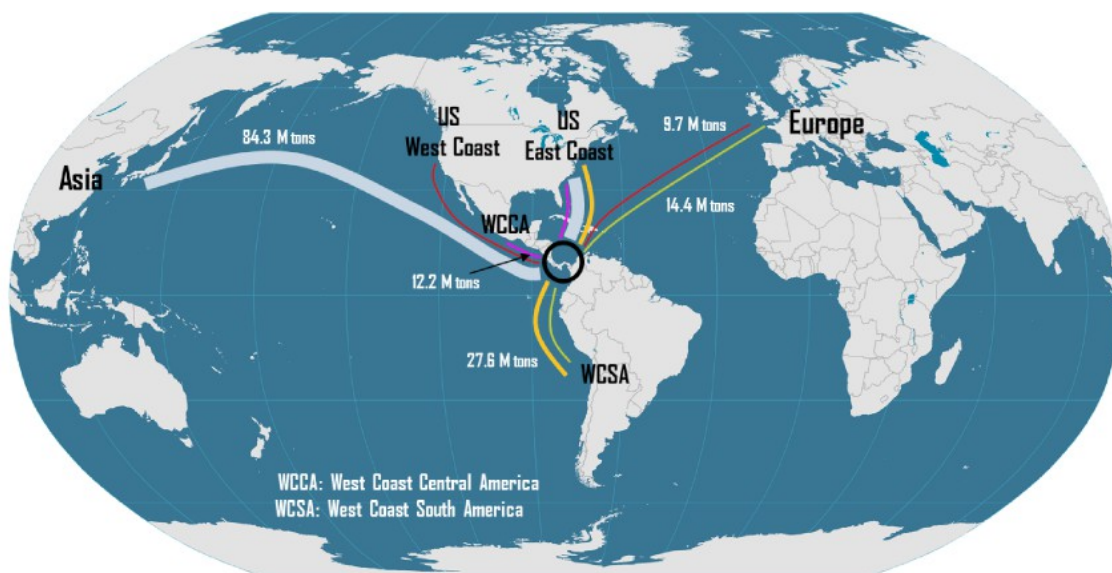
Příloha č. 28 – Stoletý most (Centennial Bridge)

(http://panama.lindahall.org/wp-content/uploads/sites/2/2014/10/roads_PuenteCentenarioConBarcoL.jpg, 12. 4. 2016)



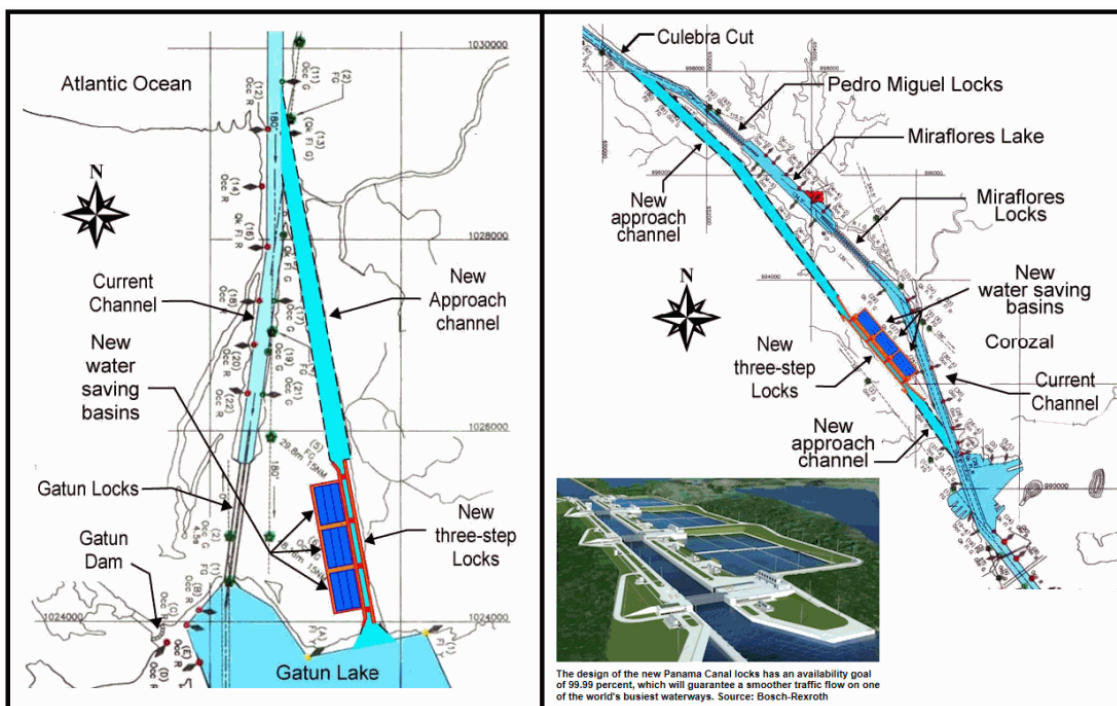
Příloha č. 29 – Vizualizace Atlantického mostu (Atlantic Bridge)

(http://www.louisberger.com/sites/default/files/styles/project_slider/public/4_2011-07-11-JC-0090_R02.jpg?itok=OSNi_TkG, 12. 4. 2016)



Příloha č. 30 – Objem nákladů přepravený Panamským průplavem v roce 2008

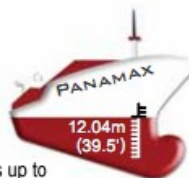
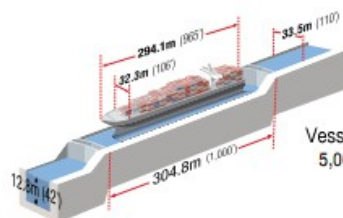
(https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch1en/appl1en/img/panama_trade_routes.png, 13. 4. 2016)



Příloha č. 31 – Umístění nových přibližovacích kanálů a zdymadel

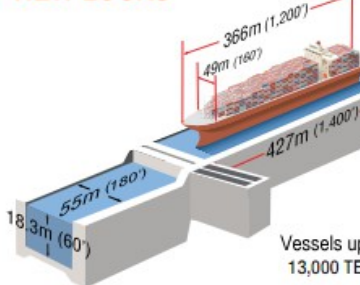
(<http://navy.memorieshop.com/World-Ports/Panama/New-Lock-Plan.gif>, 14. 4. 2016)

EXISTING LOCKS

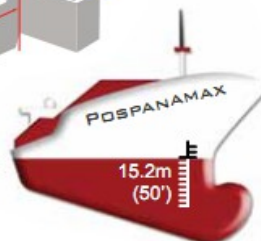


Vessels up to 5,000 TEUs

NEW LOCKS



The use of rolling gates will ease maintenance



Vessels up to 13,000 TEUs

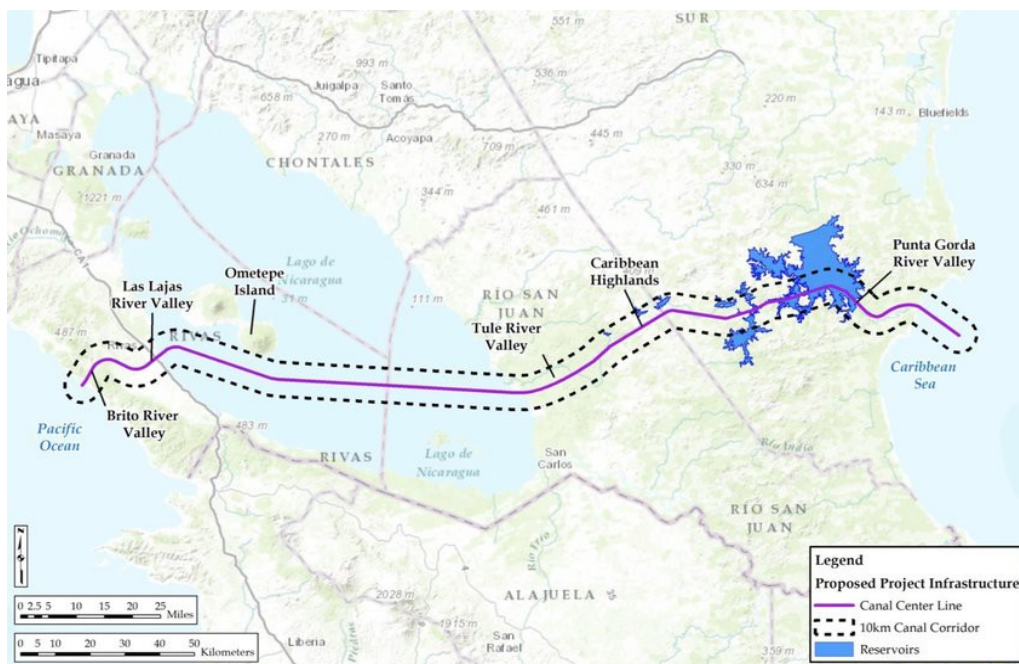
Příloha č. 32 – Porovnání dosavadních a budovaných zdymadlových komor

(<http://logistics.gatech.pa/bundles/images/panama-canal/canal-locks-expansion-en.png>, 14. 4. 2016)



Příloha č. 33 – Výstavba nových Gatunských zdymadel (2013, 2014 a 2015)

(<http://micanaldepanama.com/ampliacion/fotos/>, 17. 4. 2016)



Příloha č. 34 – Nejnovější návrh trasy Nikaragujského průplavu

(http://www.globalconstructionreview.com/client_media/images/846nicaragua_canal_route.jpg, 15. 4. 2016)