

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Fenomén vnitrozemských států – příklad Bolívie

Marek Selinger

Plzeň 2017

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Mezinárodní teritoriální studia

Studijní obor Mezinárodní vztahy – britská a americká studia

Bakalářská práce

Fenomén vnitrozemských států – příklad Bolívie

Marek Selinger

Vedoucí práce:

PhDr. Linda Piknerová, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2017

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

Plzeň, duben 2017

.....

Tímto bych chtěl poděkovat PhDr. Lindě Piknerové, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce, za užitečné rady a za čas, který mi po celou dobu psaní práce věnovala.

Obsah

Úvod.....	6
1 Vnitrozemské státy v rámci politické geografie	9
1.1 Vymezení politické geografie, základní politicko-geografické pojmy	9
1.2 Charakteristika vnitrozemských států	12
1.2.1 Geografické charakteristiky.....	13
1.2.2 Historické, politické a ekonomické charakteristiky	14
1.2.3 Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu.....	19
2 Případová studie Bolívie jako vnitrozemského státu	24
2.1 Historické pozadí Bolívie.....	26
2.1.1 Zisk nezávislosti a ztráta mořského pobřeží.....	26
2.1.2 Spor o Gran Chaco a vývoj během 2. poloviny 20. století.....	28
2.2 Bolívie v současnosti.....	31
2.2.1 Evo Morales jako současný lídr Bolívie.....	31
2.2.2 Ekonomická situace Bolívie	36
2.3 Bolívie jako stát bez přístupu k moři	38
Závěr	47
Zdroje.....	50
Resumé.....	58
Přílohy.....	60

Úvod

Tématem mé bakalářské práce je fenomén vnitrozemských států se zaměřením na Bolívii. Skupina vnitrozemských států (tzv. land-locked states) je specifická tím, že nebyla obdařena ničím, čím se může pyšnit drtivý počet států na naší Zemi, a sice přístupem k moři. Moře dává danému státu určité výhody, a pokud daný stát nedisponuje přístupem k mořskému pobřeží, logicky přichází o ekonomické či strategické zvýhodnění. Mezi ně lze zahrnout nemožnost obchodování po moři, ochuzení o teritoriální vody či značná závislost na okolních státech. V minulosti se vnitrozemským státům velká váha nepřikládala, až v posledních desítkách let začalo být téma vnitrozemských států více diskutováno politickými geografi, neboť počet takových států strmě rostl. Tento nárůst lze primárně přičíst rozpadu větších geografických celků na menší, kdy hlavní roli hrála dekolonizace Afriky během 50. a 60 let, a rozpad Sovětského svazu a bývalé Jugoslávie na počátku let devadesátých. Hlavně kvůli těmto událostem se počet vnitrozemských států navýšil.

Vodní plochy pokrývají téměř $\frac{3}{4}$ zemského povrchu. Vnitrozemský stát se tedy může ocitnout ve značné nevýhodě vůči státu, který přístup k moři má, jelikož ten zaručuje možnost využívat obchodu po moři, či těžit nerostné suroviny z mořského dna. Snahou jednotlivých vnitrozemských států bylo tento handicap alespoň trochu zmírnit, přičemž právě na příkladu Bolívie budu v této práci prezentovat, jak s absencí moře naložila. Bolívie, která po dlouhou dobu byla státem s přístupem k moři, se společně s Peru dostala v druhé polovině 19. století do sporu s Chile ohledně provozování dolů na ledek. Tento spor, probíhající v letech 1879-1884, vyústil v konflikt, kterému se později začalo říkat ledková válka, a skončil porážkou Bolívie. Výsledkem bylo, že Bolívie přišla o přístup k moři a je od té doby vnitrozemským státem.

Jako cíl své práce jsem si vytyčil analýzu Bolívie na mezinárodní scéně s ohledem na její geografickou polohu. Tato práce je koncipována jako jedno-případová studie. Z toho plyne i struktura celé práce, která je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části shrnuji poznatky o

vnitrozemských státech, přičemž se konkrétně věnuji geografickým (např. hydrologie), politickým (státní zřízení, účast v mezinárodních organizacích) i ekonomickým (import a export) charakteristikám. Neopomím ani způsob, jak vnitrozemské státy v minulosti vznikaly, či osvětluji základní termíny, které se s vnitrozemskými státy pojí.

K naplnění cíle práce jsem si vytyčil časový rámeček, který mi napomáhá naplnit cíl práce. Na časové ose se pohybuji od první poloviny 19. století (kdy Bolívie získala nezávislost), až do současných let, tedy 2016-2017. Pro práci jsem si stanovil i výzkumné otázky, jejichž znění je následující. „Mají vnitrozemské státy nějaké společné znaky, kromě toho, že nemají přístup k moři?“ a „Ačkoliv je Bolívie vnitrozemským státem, jaký typ námořních aktivit vyvíjí?“. K odpovědi na druhou otázku využiji praktickou část práce. V té aplikuji teoretický rámeček z první části práce na Bolívii, kdy se snažím z pohledu politické geografie Bolívii analyzovat jako příklad vnitrozemského státu. Konkrétně se věnuji skutečnostem, zdali se Bolívie zapojovala do mezinárodních organizací, nebo jak se změnil vztahy s Chile, které Bolívii o přístup k moři připravilo. Neopomím ani další body, které s Bolívií jako vnitrozemským státem souvisí. Zmiňuji podrobněji, kdy a za jakých okolností Bolívie přišla o přístup k moři. Popisuji, jak vnitrozemskost Bolívie ovlivňuje a předurčuje fungování samotné země (konkrétně problémy s dovozem/vývozem, námořní aktivity Bolívie). Tato praktická část by měla odpovědět na mou druhou výzkumnou otázku, tzn., že by z ní mělo být jasné, zdali Bolívie jakýmkoliv způsobem využívá moře, a pokud ano, jak konkrétně.

Ačkoliv téma vnitrozemských států v politické geografii rezonuje v posledních desetiletích stále více a více, s literaturou, která se jim věnuje, je to horší. Ve své práci kombinuji české zdroje (primárně knihy) s těmi zahraničními. U nich často čerpám z odborných článků z databází Jstor a Ebsco. Jako hlavního autora, který se vnitrozemským států věnuje, uvádím Martina Glassnera. Jeho kniha *Access to the Sea for Developing Land-Locked States* se stala základem mého bádání o vnitrozemských státech, a to i přes svoje stáří (byla vydána v roce 1970).

Z domácích autorů v práci zmiňuji dvojici Radek Buben – Petr Somogyi, či Michaela Romancova. Nutno kriticky uznat, že česká publikace, která by se výhradně věnovala pouze vnitrozemským státům, neexistuje. V práci používám značné množství článků od velkých zpravodajských serverů, jako například BBC, The Guardian, The New York Times či Telesur. Taktéž hodně spolupracuji s databázemi The World Factbook od CIA, Trade Profiles Světové obchodní organizace a databází Světové banky. Neopomím ani stránky Organizace spojených národů, kde jsem našel další cenné informace. Obecně se dá říct, že na části o Bolívii se již dalo pracovat s větším množstvím zdrojů.

1 Vnitrozemské státy v rámci politické geografie

Na současné politické mapě bychom našli celkově 45 vnitrozemských států¹, tedy přibližně 1/5 všech zemí nemá přístup k mořskému pobřeží. Nejvíce z nich, hned 16, nalezneme v Africe. O jeden méně bychom našli v Evropě, 12 z nich je lokalizováno v Asii. Pouhé dva vnitrozemské státy se nacházejí v Jižní Americe. Vnitrozemská poloha má hned několik nevýhod, se kterými si státy bez přístupu k mořskému pobřeží musí poradit. Mezi ty nejvýraznější patří zvýšené náklady na přepravu zboží, značná závislost na okolních státech, absence námořní flotily či nemožnost těžit z mořského dna (Rosenberg 2017).

1.1 Vymezení politické geografie, základní politicko-geografické pojmy

Studium vnitrozemských států spadá do oboru studia nazývaného jako politická geografie. Jedná se o vědní disciplínu, která se zaměřuje na procesy, které vytváří národy a státy v závislosti na jejich geografickém prostředí (Romancov 2002: 388). Jednoduše můžeme říct, že politická geografie je o tom, jak je politika ovlivněna geografii (Agnew – Muscara 2012: 1). Politická geografie je mixem věd přírodních a společenských, kdy se zajímá jak o sociální geografii, tak i politologii a mezinárodní vztahy (Hartshorne 1935: 785). Za nejdůležitější dva aspekty pro politickou geografii můžeme označit teritorium a aktéry. Do aktérů řadíme lidi, národy či mezinárodní organizace (Romancov 2002: 388–389). Obecněji se dá říct, že politická geografie se zabývá procesy, které vytváří člověk, potažmo stát, v geografickém prostředí, a že v centru pozornost je geografický reliéf, který má politický význam (Hartshorne 1935: 785–786).

Politickou geografii lze taktéž chápat jako vědu, která se snaží o porozumění geografické distribuce moci. Zvláště důležité pro ni je pochopit, jakým způsobem se tato moc mění v závislosti na místě a čase. Více do popředí se politická

¹ Komplettní výpis všech vnitrozemských států je následující. Asie: Afghánistán, Ázerbájdžán, Bhútán, Kazachstán, Kyrgyzstán, Laos, Mongolsko, Nepál, Tádžikistán, Turkmenistán, Uzbekistán; Afrika: Botswana, Burkina Faso, Burundi, Čad, Etiopie, Jižní Súdán, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Rwanda, Středoafriická republika, Svazijsko, Uganda, Zambie, Zimbabwe; Jižní Amerika: Bolívie, Paraguay; Evropa: Andorra, Arménie, Bělorusko, Česká republika, Kosovo, Lichtenštejnsko, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie, Moldavsko, Rakousko, San Marino, Slovensko, Srbsko, Švýcarsko, Vatikán (Upřety 2006: 3; The World Bank nedatováno; Central Intelligence Agency nedatováno).

geografie dostala na konci 19. století (často je jako rok vzniku tohoto oboru uváděn rok 1890), kdy se pozornost tehdejších odborníků začala zaměřovat na lokaci, potřeby a přírodní zdroje jednotlivých států. Důležitost politické geografie rostla v posledních 100 letech strmě vzhůru, a vždy byla v centru dění po jakémkoliv větším válečném konfliktu, kdy napomáhala s vysvětlením, proč konflikt vypukl a jak předejít další eskalaci násilí. Další rozmach nastal během studené války, kdy političtí geografové studovali přístupy USA a Sovětského svazu v různorodých otázkách (např. idea otevřeného trhu, závislost domácího a zahraničního obchodu, atp.). Asi posledním zlomem ve studiu politické geografie bylo 11. září, které kompletně změnilo pohled na světovou geopolitiku. Státy se více zaměřily na nestátní aktéry (militantní, teroristické skupiny a náboženské skupiny) a začaly si uvědomovat jejich nebezpečí (Agnew – Muscara 2012: nečíslováno).

Základem veškerého zkoumání v politické geografii je hned několik aspektů zkoumaného prostoru. Jedná se o polohu, velikost, tvar a obyvatelstvo námi zvoleného teritoria. Dále nás zajímá vnitřní politické prostředí, kterou částí je teritorium a kterou periferie. O poloze, velikosti a tvaru daného teritoria vypovídají mapy, političtí geografové využívají map politických. Na ní jsou vyobrazena území všech států, které získaly vnější suverenitu. U těchto map je však problém, že dostatečně nereflektují změny, které se dějí na základě aktuální politické situace v tom kterém regionu (Romancov 2002: 389–400).

Pro lepší pochopení problematiky vnitrozemských států je nutno si vysvětlit několik pojmů, které se k nim vážou. Prvním takovým je poloha. Rozlišujeme mezi absolutní geografickou polohou (je dána souřadnicemi) a relativní geografickou polohou (ta je odvozena od polohy vůči ostatním geografickým objektům). Absolutní geografickou polohu můžeme ještě dále dělit na polohu fyzicko-geografickou, politicko-geografickou a ekonomicko-geografickou. Dalším takovým termínem je i pojem teritorium. V dnešní době není teritorium státu nijak omezeno, takže na současné politické mapě nalezneme jak státy typu Rusko, jejichž rozloha je obrovská, tak i mikrostáty jako například Malta

(Romancov 2002: 402–405). O rovnosti jednotlivých států v mezinárodním společenství dostatečně vypovídá i skutečnost, že všechny státy, které se účastní hlasování na půdě Valného shromáždění OSN, mají stejnou váhu (United Nations nedatováno a).

Každý stát má své území vymezeno pomocí hranic. Současné mezinárodní právo mluví o tom, že hranice vyhrazuje teritorium, kde je platná suverenita toho daného státu². Hranice můžeme rozdělit na dva typy. Může se jednat o hranice přirozené (kdy hranici tvoří nějaký přírodní prvek, například hory), nebo hranice umělé. Ty často lépe reflektují politické, náboženské či jazykové rozdělení v dané oblasti. Hranice se ale i dají dělit podle míry propustnosti. V tomto případě známe hranice propustné, částečně propustné a nepropustné. Zde můžeme uvést příklad Evropské unie, kdy její projekt Schengenského prostoru lze označit za ukázkou toho, že i dnes je možné mít fungující způsob propustných hranic (Romancov 2002: 405–406). Naproti tomu jako zcela nepropustné hranice bychom mohli označit hranice mezi Severní a Jižní Koreou, kterou téměř není možné překročit. A částečně propustnou hranici lze bylo možné nalézt v dobách studené války mezi Západním a Východním Berlínem, kde funkci hranice plnila tzv. Berlínská zeď (CBS 2017; Dodds 2014).

Důležitou roli hraje i velikost teritoria. Čím větší území stát ovládá, tím roste jeho postavení v regionu, potažmo v mezinárodním společenství. Někdy však může být příliš rozlehle území přinést i problémy, kdy stát může mít ztíženou roli ve spravování vzdálených a málo osídlených oblastí (Jacobs 2015). S rostoucí velikostí státu se také zvětšuje šance, že jedno politicky celistvé území bude rozděleno přírodní překážkou (hory, pouště), která zapříčiní komplikace například v dopravě. Podstatnou roli v politické geografii hraje i tvar území. Ten totiž ovlivňuje hned několik faktorů – administrativně-správně členění, dopravu, rozmístění obyvatelstva nebo ekonomickou situaci. Teritorium státu tedy může být prodloužené (Norsko), kompaktní (Polsko), rozeklané

² Suverenitu známe vnitřní a vnější. Vnitřní suverenitou se rozumí stav, kdy stát plně ovládá své území a žádný jiný stát mu do jeho vládnutí nesmí zasahovat. Pokud má stát vnější suverenitu, znamená to, že je plně uznán mezinárodním společenstvím (Riegl 2013: 20).

(Thajsko), fragmentované (Filipíny) či perforované (JAR). (Romancov 2002: 407–408). Jako specifické územní jednotky lze uvést enklávu a exklávu. V případě enklávy se jedná o území státu, které je obklopeno územím státu jiného (například San Marino). Naproti tomu exkláva je území jednoho státu, které leží na území státu druhého; zde za příklad lze uvést Kaliningradskou oblast v Rusku nebo Nachičevan v Ázerbájdžánu (Hnízdo 1995: 98–99).

1.2 Charakteristika vnitrozemských států

Jak uvádí Martin Glassner (1970), „vnitrozemské státy jsou státy, které nemají žádný přístup k mořskému pobřeží, tedy jsou kompletně středoziemské“³ (Glassner 1970: 1–2). O důležitosti možnosti přístupu k moři hovořili již na počátku 19. století američtí kongresmani, kteří chtěli, aby obyvatelé rostoucích Spojených států mohli využívat spojení mezi Velkými jezery a Atlantickým oceánem pomocí řeky Svatého Vavřince jako další možnost pro export svého zboží do amerických přístavů. Již tehdy zaznívala myšlenka, že oceány patří všem lidem na světě, a tudíž výhod, které plynou z přístupu k nim, by měli mít možnost využívat všichni obyvatelé na světě. Bylo tedy potřeba využívat internacionalizace vnitřních toků, protože jejich prostřednictvím mohlo využívat výhod oceánů více lidí. Od té doby se začalo více řek využívat tímto způsobem – Colorado, Rio Grande, River Plate, Amazonka, Zambezi, Amur nebo i Labe. Vnitrozemské státy tímto způsobem získaly další možnost, jak si poradit s absencí mořského pobřeží (Pounds 1959: 256–258).

Před první světovou válkou se na světě nacházely pouhé čtyři nezávislé vnitrozemské státy. Jedním z nich byla Bolívie, která o přístup k moři přišla na konci 19. století ve válce s Chile, a Paraguay, která však měla přístup k moři skrz mezinárodní splavné řeky. Dalšími státy bez přístupu k moři před první světovou válkou byly Etiopie a Afghánistán. Z těchto zemí byla Bolívie jediná, o které se dalo mluvit, že i bez mořského pobřeží byla schopna provozovat nějaký zahraniční obchod. A právě konflikt, odehrávající se mezi lety 1914–1918, zapříčinil, že i zbylé vnitrozemské státy si začaly uvědomovat, že ekonomické

³ „The term *land-locked* means having no seacoast whatever, being completely mediterranean“ (Glassner 1970: 1–2).

výhody plynoucí z možnosti obchodovat po moři, je nutno vyrovnat jinými způsoby. Začalo se tedy využívat internacionalizace řek, zvláštních obchodních práv, volných obchodních zón v přístavech a dalších způsobů, jak přepravovat lidi i zboží mezi vnitrozemským státem a volným mořem. Navíc právě první světová válka zapříčinila nárůst vnitrozemských států v Evropě (Glassner 1970: 1–2).

1.2.1 Geografické charakteristiky

První základní charakteristikou vnitrozemských států je charakteristika geografická. Z pohledu na mapu je jasné, že většina vnitrozemských států má společných více ukazatelů, než jen to, že nemají přístup k moři. Prvním z těchto ukazatelů je poloha. Všechny vnitrozemské státy jsou samozřejmě situovány uvnitř kontinentu, avšak některé jsou více „vnitrozemské“ než jiné. Ty, které mají své hlavní město vzdálené vzdušnou čarou méně než 500 kilometrů od moře, se nacházejí především v Evropě. Tato výhoda větší blízkosti k moři má nesporné výhody v ekonomickém ohledu, kdy zboží i obyvatelstvo je možno snáze přepravit, zvláště ve spojitosti s časem, který je na takovéto aktivity potřeba (Glassner 1970: 4–5; Uprety 2006: 7).

Téměř všechny vnitrozemské státy, které se nacházejí mimo Evropu, mají alespoň tři sousedy, se kterými by měly udržovat korektní vztahy. Obecně platí, že je výhodné mít co největší počet sousedů s mořským pobřežím; zejména kvůli více možnostem, jak naložit s obchodními cestami k mořskému pobřeží. Například pro Nepál jsou transitními státy Indie a Bangladéš, Mali se spoléhá na Senegal. Pokud by vnitrozemský stát sousedil pouze s jedním přímořským státem, značně to komplikuje jeho pozici. Jakékoliv politické spory by mohl přímořský stát využít ve svůj prospěch a zablokovat obchodní cesty vnitrozemského státu. Svou roli hraje i vzdálenost a přírodní terén (např. přirozené překážky) mezi ekonomickými centry vnitrozemského státu a státu přímořského, případně mezi tímto centrem a nejbližším přístavem druhého státu. Dobře zvolená poloha politicko-ekonomických center a přístavů může hrát

klíčovou roli v zásobování vnitrozemských států (Glassner 1970: 5–8; Bayeh 2015: 27–30).

Svou roli v geografii vnitrozemských států zaujímá i místopis, kdy povrch těchto států bývá mírně hornatý, případně na něm najdeme i větší pohoří. Na území Švýcarska, Lichtenštejnska a Rakouska se nachází Alpy, na Slovensku najdeme Tatry, v Bolívii zase Andy. Naproti tomu například Maďarsko, Lucembursko, Paraguay nebo Laos jsou státy nížinatými (East 1960: 5). Stejně tak protéká většinou vnitrozemských států dostatečný počet řek, které toto území může spolehlivě zavlažovat či mít jiný průmyslový význam; v Africe má stěžejní roli řeka Kongo. Oba jihoamerické státy bez přístupu k moři – Bolívie a Paraguay – využívají internacionalizaci splavných řek Pilcomayo a Bermejo. Naproti tomu v Asii pouze Laos využívá toho samého pomoci řeky Mekong (Glassner 1970: 8; Uprety 2006: 7). Co se týče geografie obyvatelstva, tak počet obyvatel vnitrozemských států se liší stát od státu, potažmo region od regionu. Evropské státy se vejdu do 10 milionů obyvatel, nejpočetnější je Česká republika, která má něco málo přes 10 milionů obyvatel. U asijských států je situace podobná s několika výjimkami, kdy Afghánistán, Kazachstán, Uzbekistán a Nepál počítají své obyvatele v řádech desítek milionů. Podobně jako Evropa jsou na tom africké státy, kromě jedné výjimky, kterou je Etiopie. V ní žije okolo 100 milionů obyvatel, což jí řadí na dohled první desítky nejpočetnějších států na světě. A konečně, oba jihoamerické vnitrozemské státy tvoří opět jednotky milionů obyvatel (The World Bank nedatováno).

1.2.2 Historické, politické a ekonomické charakteristiky

Z historického hlediska můžeme vnitrozemské státy dělit do několika skupin. První jsou ty, které vzešly z dob středověké Evropy, avšak suverenitu získaly na počátku novověku (Lucembursko, Švýcarsko, Lichtenštejnsko). Druhou skupinu tvoří jediné dva jihoamerické vnitrozemské státy – Bolívie, Paraguay – jejichž základy najdeme v tehdejším španělském kolonialismu. V další skupině bychom našli středoevropské státy, které vznikly na základech rozpadajícího se Rakouska-Uherska, konkrétně se jedná o Československo, Maďarsko a

Rakousko. Jinou skupinu tvoří státy takové, které získaly nezávislost v druhé polovině 20. století, a to na základě dekolonizace evropských impérií⁴. Nutno dodat, že právě tyto převážně africké státy se potýkají s mnohými problémy, jako například špatná ekonomická situace, spory jednotlivých etnik či neekonomické nakládání s nerostnými surovinami. Tyto státy získaly nezávislost a musely si poradit s výše uvedenými problémy. V mnoha případech se jim to nepovedlo a staly se z nich tzv. failed případně dokonce collapsed state⁵ (Glassner 1970: 9–11; East 1960: 7).

V 90. letech 20. století se odehrály dvě velké geopolitické změny, které zapříčinily nárůst vnitrozemských států. Konkrétně se jedná o rozpad Sovětského svazu a válku v Jugoslávii, která měla za následek její následný rozpad. Kvůli těmto událostem vznikly nové vnitrozemské státy jak v Evropě, tak v Asii. Předposlední skupinu tedy tvoří evropské vnitrozemské státy, jež získaly nezávislost v 90. letech. Jedná se o Bělorusko, Makedonii, Moldavsko nebo Srbsko. Ze Srbska se ještě relativně nedávno odtrhlo Kosovo, které však trápí problém s uznáním mezinárodního společenství (Aljazeera 2012; Burke 2014). A konečně poslední skupinou, do které můžeme vnitrozemské státy rozdělit, jsou kavkazské a středoasijské republiky, které vznikly na základech rozpadajícího se Sovětského svazu. Jedná se o Ázerbájdžán, Arménii, Kyrgyzstán, Tádžikistán, Kazachstán, Turkmenistán a Uzbekistán (Uprety 2006: 6; Central Intelligence Agency nedatováno).

Jiným příkladem vzniku vnitrozemského státu z 90. let minulého století, kdy vznikl další vnitrozemský stát, je Etiopie. Ta měla přístup k moři skrz Eritreu, jež byla přičleněna k Etiopii po druhé světové válce. Avšak ani této africké zemi se nevyhnuly vnitrostátní problémy, po kterých v roce 1993 následovalo

⁴ Zajímavostí je, že stačilo jen několik let a názor mezinárodního společenství na kolonizaci se změnil. Zatímco před druhou světovou válkou byl kolonialismus akceptován, po válce byl považován za něco špatného. Tento názor (a samozřejmě řada dalších faktorů) započal samotnou dekolonizaci (Sorenson 2001: 75).

⁵ Failed state, neboli nefunkční, či rozpadající se stát je takový stát, který selhává v mnoha svých funkcích. Často v něm propuká vnitrostátní konflikt, vláda nekontroluje celé území, korupce ovlivňuje každodenní život, taktéž kriminalita je na vysoké úrovni. Za příklad můžeme uvést Libyi, Jemen nebo Irák. Oproti tomu collapsed state, jinak řečeno rozpadlý stát, je, co se týče vnitřního uspořádání de facto anarchický, neexistuje tu už žádná vláda, která by měla autoritu, území bývá rozděleno na několik částí. Rozpadlým státem bylo na konci 20. století Somálsko, dnes k tomu má nakročeno Libye (Riegl 2013: 116–124).

referendum o možném odtržení Eritrei. To dopadlo kladně, a z Etiopie se stal další vnitrozemský stát. Nutno říci, že vztahy obou zemí nebyly příliš přívětivé, situace došla až tak daleko, že obě země spolu mezi lety 1998-2000 válčily. Situaci vyřešila až OSN, která na hranicích vytvořila bezpečnostní zóny (BBC 2016a). Samostatnou kapitolou ve vzniku vnitrozemských je příklad Jižního Súdánu, kdy se jedná o nejnovější přírůstek do rodiny vnitrozemských států. Jižní Súdán se oddělil od Súdánu v roce 2011 na základě referenda, kde téměř 99 % (Smith 2011) obyvatel souhlasilo se vznikem Jižního Súdánu. Nutno říci, že s vleklými problémy se Súdán potýkal po podstatnou část 20. století, zemi sužovala občanská válka, až Jižní Súdán získal v roce 2005 částečnou autonomii. Ani to však spory úplně nevyřešilo, proto představitelé Jižního Súdánu uspořádali výše zmíněné referendum, které skončilo odtržením Jižního Súdánu. Bohužel další problémy se zemi nevyhnuly ani po získání nezávislosti, kdy se v posledních letech opět rozhořely boje mezi vládním režimem a rebely (BBC 2016b).

Státním zřízením většiny vnitrozemských států je republika, výjimkami jsou například Lichtenštejnsko (knížectví), Lucembursko (velkovévodství), Bhútán (království) Lesotho (taktéž království), Svazijsko (absolutní monarchie) (Uprety 2006: 10). Stejně tak všechny vnitrozemské státy (kromě Kosova, který trápí problém s uznáním) zasedají v Organizaci spojených národů (United Nations nedatováno b), a v regionálních mezinárodních organizacích (ECOWAS, Unie středoafričských národů, aj.) (Waisová 2003: 71–72). Dokonce bychom mezi vnitrozemskými státy našli takové státy, které jsou neutrální – jedná se o Rakousko a Švýcarsko (Uprety 2006: 11).

Některé vnitrozemské státy mohou plnit funkci „nárazníkového státu“ (tzv. buffer state). Jedná se o státy, které jsou obklopeny dvěma (nebo více) silnějšími státy (tzv. rivaly), kteří soupeří o moc (East 1960: 8; Partem 1983: 4). Nárazníkový stát mívá slabší armádu než rivalské státy (East 1960: 8), ale i tak má několik možností, jak se strategicky zachovat. Zaprvé se jedná o neutralitu, kterou však není jednoduché získat, podléhá totiž souhlasu mezinárodního

společenství. Avšak pokud by se nárazníkový stát stal neutrálním, jakékoliv ohrožení od rivalských států by bylo méně pravděpodobné. Další možností je přimknutí se k jednomu z rivalských států. To se může stát, když jeden rivalský stát získá značnou strategickou výhodu, nebo když se vnitřní prostředí nárazníkového státu dramaticky promění, přičemž obě tyto varianty si žádají, aby si nárazníkový stát vybral stát, na jehož straně bude. Třetí možností je, že se do celé situace zapojí ještě další (tedy čtvrtý) stát, který změní rozložení moci v daném regionu, kde se nárazníkový stát nachází. Tento stát by neměl být spojenec ani jednoho z rivalských států, stejně tak by se neměl pokoušet o změnu vnitřního prostředí nárazníkového státu a svým chováním by neměl podporovat územní expanzi jednoho z rivalských států (Partem 1983: 18–25). Jako příklad vnitrozemského nárazníkového státu lze uvést Afghánistán, který v druhé polovině 19. století doplatil na územní expanzi Ruska. Ta zapříčinila, že Afghánistán sdílel hranice na jedné straně s Ruskem, na druhé s Britskou Indií, později se tomuto období začalo říkat „Velká hra“⁶ (Toriya nedatováno: 49–50).

Co se týče ekonomického hlediska, jsou vnitrozemské státy logicky znevýhodněny oproti státům, které mají přístup k moři. Toto omezení spočívá ve větších přepravních nákladech, mýtných poplatcích nebo ve větším riziku při přepravě křehkého zboží. Logickým závěrem je, že veškerý zahraniční obchod je pro vnitrozemské státy dražší než pro ty přímořské. Nejčastěji se mezi vnitrozemskými a přímořskými státy uzavírají různé mezivládní dohody, které jasně stanovují poplatky za využívání cest a přístavů přímořského státu (Normizan – Yasunori 2014: 804–805; The Economist 2015). Avšak záleží stát od státu, některý má hustší síť železnic, jiný má více splavných řek, kdežto někdo jiný si zase více zakládá na vztahy se svými sousedy. Vždy záleží na tom jednom konkrétním státu, jak se s ohledem na ekonomickou stránku vypořádá s absencí přístupu k moři (Pearcy 1959: 20).

⁶ Britové se obávali, že Rusové obsadí Afghánistán a posléze i Britskou Indií. To vyústilo hned v několik anglo-afghánských válek, které skončily britským vítězstvím a ustanovením Afghánistánu jako britského protektorátu (Toriya nedatováno: 49).

Vnitrozemské státy se snaží handicap v podobě absence mořského pobřeží překonat mnohými způsoby. Nejvíce vnitrozemské státy trápí s ohledem na ekonomickou stránku. Zde mají několik možností, jak tuto nevýhodu co nejvíce zmírnit. (1) Vnitrozemský stát může posílit svou dopravní infrastrukturu a zlepšit obslužnost dopravní sítě. V praxi by to mělo vypadat tak, že vnitrozemský stát bude investovat prostředky do stavby nových dálnic a modernizování železnice s možností, aby oba tyto typy dopravy pokud možno navazovaly na regionální páteřní dopravní síť. Avšak pro chudší, zejména africké státy, je náročné investovat větší prostředky do infrastruktury, proto častěji využívají transport po vnitrostátních řekách (Kongo, Ubangi). (2) Vnitrozemské státy mají možnost zlepšit funkci tranzitního aparátu a podpůrných služeb. Využívají se tzv. dry ports, což je zvláštní druh přístavů, kde si veškeré poplatky a cla určuje sama přepravní společnost, nikoliv stát. Další možností je zjednodušení nutné byrokracie na hranicích, což ve výsledku zkrátí čas pro přepravu zboží (United Nations 2003: 8–32).

S ohledem na ekonomickou charakteristiku lze vnitrozemské státy rozdělit na dvě kategorie. Známe vnitrozemské státy rozvíjející se a rozvinuté. Většina států bez mořského pobřeží je závislá na jediné, maximálně dvou surovinách/komoditách/výrobkách, která je schopná v dostatečném počtu exportovat do ciziny. V dnešním světě lze toto uvést za ekonomickou slabinu, kdy ten jeden daný objekt by například ztratil na ceně či by o něj přestal být zájem ve světě, danou zemi to může značně poškodit. Například Bolívie je závislá na exportu zemního plynu do dalších jihoamerických zemí, Burkina Faso na výrobě bavlny (Glassner 1970: 13–14; Central Intelligence Agency nedatováno). Důležitou roli hrají jednotlivé obchodní cesty, na kterých se vnitrozemské státy domluví se svými sousedy pro export i import. Politicky silné státy mají daleko větší šanci dosáhnout kvalitních podmínek; korektní vztahy se sousedy mohou být velmi nápomocny (Pearcy 1959: 22).

1.2.3 Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu

Důležitým zlomem ve vnímání moří a oceánů byla série jednání OSN, nazývané jako UNCLOS I-III (z anglického *United Nations Convention on the Law of the Sea*), ze kterých vzešla Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu. Tento dokument hrál stěžejní roli i pro vnitrozemské státy. Někdy se dokonce označuje za „ústavu oceánů“. Na tento dokument, čítající 320 článků a 9 doplňků, je nahlíženo jako na důležitý nástroj mezinárodního práva a de facto stanovuje obecný právní rámec pro všechna světová moře a oceány. Jednotlivé části se věnují veškerým aktivitám v oceánech a mořích, využívání mořských zdrojů, dále práva navigace a přeletů, zkoumání mořského dna za účelem těžby nerostných surovin a zachování přírodního bohatství. Taktéž se zabývá znečišťováním mořských vod mořskou přepravou, či udržitelností rybolovu. Z úmluvy je patrné, že všechny problémy moří a oceánů jsou úzce propojeny, tudíž je nutné je řešit celosvětově (OSN Praha nedatováno; Ministerstvo zahraničí ČR 1996).

Samotná úmluva byla přijata jako výstup z jednání v rámci UNCLOS III⁷, které se uskutečnilo mezi lety 1973-1982, a jejíž podpis se odehrál v jamajském městě Montego Bay. V platnost vstoupila v roce 1994, kdy byla ratifikována 60 zeměmi; na počátku 21. století vzrostl počet zemí, který dokument schválily, na 160. Avšak i některé státy, které ji přímo nepodepsaly, úmluvu akceptují. Před tímto milníkem ve způsobu nahlížení na moře a oceány, byl brán v potaz dokument „Freedom of the Seas“, který však pocházel ze 17. století a byl chápán jako překonaný. Navíc některé státy si začaly nárokovat části mořských vod, které jim dle tehdejších pravidel nepatřily. Proto došlo mezinárodní společnosti k dohodě, že je potřeba přijít s určitým pokrokem v této problematice a nastavit přesnější pravidla pro využívání moří a oceánů (Churchill 2006; Churchill 1988: 412–415).

⁷ V rámci setkání UNCLOS I, které se uskutečnilo v roce 1956 v Ženevě, se podařilo docílit určitému pokroku v otázce moří a oceánů. Byly přijaty hned čtyři nové úmluvy, v originále nazývané jako: Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone; Convention on the High Seas; Convention on Fishing and of the Living Resources of the High Seas; the Convention on the Continental Shelf. Oproti tomu UNCLOS II, které se odehrálo o čtyři roky později, bylo z tehdejšího pohledu značné zklamání. Na konferenci se nepodařilo dojednat téměř nic, krom drobných úprav úmluv z UNCLOS I (Treves nedatováno).

Základem úmluvy je rozdělení mořských vod do různých kategorií dle vzdálenosti od pobřeží. Prvních 12 námořních mil (22 kilometrů) od mořského pobřeží jsou dle úmluvy teritoriální vody, kde platí plná suverenity daného státu. Cizí lodě mají právo pouze na pokojné proplutí. Zakázána je jakákoliv podezřelá aktivita těchto lodí včetně testování zbraní, špionáže či pašeráctví. Poté následuje přílehlá zóna (opět o délce 12 námořních mil), kde sice již neplatí suverenity pobřežního státu, ale ten má právo provádět různé kontroly proplouvajících plavidel. Za těmito vodami bychom našli výlučnou ekonomickou zónu, jež začíná ve vzdálenosti 200 námořních mil (370 kilometrů) od pobřeží. Stát zde může využívat ekonomické zdroje (rybolov, těžba surovin z mořského dna), budovat umělé ostrovy či provádět výzkumnou činnost. Plavidla cizích států jsou oprávněna se volně pohybovat (United Nations nedatováno c).

Pro vnitrozemské státy je důležitý článek 125, který doslova říká (1) „Vnitrozemské státy mají právo na přístup k moři a od moře za účelem výkonu práv stanovených touto Úmluvou včetně práv, která se týkají svobody volného moře a společného dědictví lidstva. Za tím účelem vnitrozemské státy požívají práva tranzitu územím tranzitních států veškerými dopravními prostředky.“⁸ (2) „Podmínky a způsoby výkonu svobody tranzitu budou dohodnuty mezi vnitrozemskými státy a dotčenými tranzitními státy prostřednictvím dvoustranných, podoblastních nebo oblastních dohod.“⁹ (3) „Tranzitní státy¹⁰ mají při výkonu své plné svrchovanosti nad svým územím právo učinit veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že práva a usnadnění pro vnitrozemské státy stanovená v této Části nebudou nijak zasahovat do jejich oprávněných zájmů.“¹¹

⁸ „Land-locked States shall have the right of access to and from the sea for the purpose of exercising the rights provided for in this Convention including those relating to the freedom of the high seas and the common heritage of mankind. To this end, land-locked States shall enjoy freedom of transit through the territory of transit States by all means of transport“ (United Nations nedatováno c).

⁹ „The terms and modalities for exercising freedom of transit shall be agreed between the land-locked States and transit States concerned through bilateral, subregional or regional agreements“ (United Nations nedatováno c).

¹⁰ Tranzitní stát je takový, jenž není cílovou destinací, jen přes něj vede obchodní (příp. turistická) trasa. Příkladem vnitrozemského tranzitního státu je Nepál, přes který se zboží dostává z Bangladéše na sever Indie (Sarup 1972: 287–290).

¹¹ „Transit States, in the exercise of their full sovereignty over their territory, shall have the right to take all measures necessary to ensure that the rights and facilities provided for in this Part for land-locked States shall in no way infringe their legitimate interests“ (United Nations nedatováno c).

(Ministerstvo zahraničí ČR 1996; United Nations nedatováno c). Z těchto třech bodů je jasně vidět, že OSN se snažilo co nejvíce pomoci vnitrozemským státům překonat handicap v podobě absence mořského pobřeží. Principy UNCLOS III měly i vnitrozemským státům umožnit využívat moře a oceány, avšak jeho konkrétní využití už záviselo na každém konkrétním vnitrozemském státu, tzn., s kým a jak výhodné uzavře bilaterální a multilaterální smlouvy (Bayeh 2015: 28–29).

Tabulka č. 1: Srovnání všech* vnitrozemských států na základě importu a exportu pro rok 2015**.

Stát	Export (zaměření a %, kolik množství z exportu zaobírá)	Export (hlavní destinace a kolik % exportu tam míří)	Import (zaměření a %, kolik množství z importu zaobírá)	Import (hlavní destinace a kolik % importu sem míří)
Afghánistán	Zemědělské výrobky (75)	Pákistán (40)	Paliva a těžební produkty (30)	Írán (23)
Arménie	Paliva a těžební produkty (42)	Ostatní (35)	Průmyslové výrobky (54)	Ostatní (35)
Ázerbájdžán	Paliva a těžební produkty (92)	Evropská unie (53)	Průmyslové výrobky (72)	Evropská unie (34)
Bělorusko	Průmyslové výrobky (49)	Rusko (38)	Průmyslové výrobky	Rusko (56)
Bhútán	Průmyslové výrobky (48)	Indie (94)	Průmyslové výrobky (57)	Indie (79)
Bolívie	Paliva a těžební produkty (74)	Brazílie (28)	Průmyslové výrobky (81)	Ostatní (42)
Botswana	Průmyslové výrobky (90)	Ostatní (38)	Průmyslové výrobky (74)	JAR (58)
Burkina Faso	Ostatní (61)	Švýcarsko (51)	Průmyslové výrobky (54)	Ostatní (40)
Burundi	Zemědělské produkty (67)	Ostatní (31)	Průmyslové výrobky (48)	Ostatní (46)
Česká republika	Průmyslové výrobky (88)	Evropská unie (83)	Průmyslové výrobky (82)	Evropská unie (65)
Etiopie	Zemědělské produkty (83)	Ostatní (42)	Průmyslové výrobky (70)	Ostatní (48)
Kazachstán	Paliva a těžební produkty (75)	Evropská unie (58)	Průmyslové výrobky (86)	Evropská unie (35)
Kyrgyzstán	Ostatní (61)	Švýcarsko (39)	Průmyslové výrobky (62)	Rusko (31)
Lesotho	Paliva a těžební produkty (55)	JAR (47)	Ostatní (42)	Čína (90)
Maďarsko	Průmyslové výrobky (87)	Evropská unie (79)	Průmyslové výrobky (82)	Evropská unie (76)
Malawi	Zemědělské produkty (64)	Ostatní (42)	Průmyslové výrobky (56)	Ostatní (47)

Mali	Ostatní (66)	JAR (52)	Průmyslové výrobky (56)	Senegal (51)
Moldavsko	Průmyslové výrobky (51)	Evropská unie (62)	Průmyslové výrobky (64)	Evropská unie (49)
Mongolsko	Paliva a těžební produkty (80)	Čína (84)	Průmyslové výrobky (63)	Čína (36)
Nepál	Paliva a těžební produkty (62)	Indie (64)	Průmyslové výrobky (64)	Indie (61)
Niger	Paliva a těžební produkty (52)	Evropská unie (42)	Průmyslové výrobky (67)	Evropská unie (38)
Paraguay	Zemědělské produkty (63)	Brazílie (32)	Průmyslové výrobky (76)	Brazílie (35)
Rakousko	Průmyslové výrobky (84)	Evropská unie (68)	Průmyslové výrobky (77)	Evropská unie (70)
Rwanda	Zemědělské produkty (38)	Ostatní (38)	Průmyslové výrobky (56)	Ostatní (44)
Slovensko	Průmyslové výrobky (89)	Evropská unie (85)	Průmyslové výrobky (82)	Evropská unie (56)
Srbsko	Průmyslové výrobky (68)	Evropská unie (66)	Průmyslové výrobky (63)	Evropská unie (62)
Středoafriická republika	Průmyslové výrobky (60)	Evropská unie (70)	Průmyslové výrobky (78)	Evropská unie (35)
Svazijsko	Paliva a těžební produkty (45)	<i>Nedostupné</i>	Průmyslové výrobky (43)	<i>Nedostupné</i>
Švýcarsko	Průmyslové výrobky (69)	Evropská unie (43)	Průmyslové výrobky (62)	Evropská unie (65)
Uganda	Zemědělské produkty (61)	Ostatní (40)	Průmyslové výrobky (63)	Ostatní (42)
Uzbekistán	Paliva a těžební produkty (45)	<i>Nedostupné</i>	<i>Nedostupné</i>	<i>Nedostupné</i>
Zambie	Paliva a těžební produkty (80)	Švýcarsko (45)	Průmyslové výrobky (57)	Ostatní (35)
Zimbabwe	Zemědělské produkty (43)	JAR (71)	Průmyslové výrobky (55)	JAR (38)

Zdroj: World Trade Organization (nedatováno).

*Data pro Andorru, Čad, Kosovo, Laos, Lichtenštejnsko, Makedonii, San Marino, Jižní Súdán, Tádžikistán, Turkmenistán a Vatikán nebyla dostupná.

**Procenta jsou zaokrouhlena na celá čísla.

2 Případová studie Bolívie jako vnitrozemského státu

Bolívie, celým názvem Bolívijská republika, je jihoamerickým vnitrozemským státem. Její území zabírá více než milion čtverečních kilometrů¹², jejími sousedy jsou na západě Peru a Chile, na jihu Argentina a Paraguay a na východě Brazílie (Central Intelligence Agency nedatováno; BBC 2016c). Své jméno dostala po svém prvním prezidentovi Simonu Bolívarovi, který se značnou mírou zasloužil o osamostatnění od Španělska (Klíma 2007: 202). Formou vlády je Bolívie prezidentská republika, v současnosti vládne Bolívii prezident Evo Morales. Podle dat z roku 2016 žije v Bolívii téměř 11 milionů obyvatel¹³, z většiny se jedná o mestice. Dalšími, již méně zastoupenými skupinami v Bolívii, jsou původní domorodci a bílí obyvatelé¹⁴ (Central Intelligence Agency nedatováno). Nejrozšířenějším jazykem je díky historickému kontextu španělština, dále bychom v Bolívii uslyšeli různé indiánské jazyky (kečujština, ajmarština, guaraní) a angličtinu (National Geographic 2017). Devět z deseti Bolivijců vyznává římskokatolickou církev, minimální roli hrají protestanté. Hlavním městem a zároveň administrativním centrem je La Paz¹⁵, za další důležitá města lze označit Sucre, Santa Cruz, či El Alto (Central Intelligence Agency nedatováno).

Z geografického hlediska je Bolívie státem bez přístupu k mořskému pobřeží. Na jihozápadě země bychom našli náhorní plošinu Altiplano, která je obklopena pohořím Andy; v této oblasti je i největší koncentrace obyvatel. Na severu se střídají rozlehlé roviny s nížinami, do jihovýchodní části Bolívie zasahuje

¹² 1 098 581 km² (Central Intelligence Agency nedatováno).

¹³ 10 969 649 obyvatel (Central Intelligence Agency nedatováno).

¹⁴ Mestici 68 %, původní domorodci 20 %, bílí obyvatelé 5 %, ostatní 7 % (Central Intelligence Agency nedatováno).

¹⁵ La Paz je nejvýše položeným hlavním městem na světě, což způsobuje problémy s obsluhností města (Liščák 2009: 133). Zvláštností Bolívie je, že má de facto dvě hlavní města. Po získání nezávislosti v roce 1825 bylo hlavním městem určeno Sucre, kde dnes sídlí zákonodárná a soudní moc státu. Oproti tomu La Paz se postupem času nabíralo na ekonomické síle, až se Bolívie na konci 19. století rozhodla, že se stane administrativním centrem. Dnes tu sídlí prezident, Kongres, centrální banka i ambasády cizích států. V posledních letech však zaznívaly hlasy, že jediným hlavním městem Bolívie by mělo být Sucre díky historickému kontextu, avšak byly umlčeny kvůli skutečnosti, že přesun institucí z La Paz do Sucre by stál obrovské množství peněz, které Bolívie v současnosti nemá (Romero 2007; Bolivia Facts nedatováno).

významná geografická oblast Gran Chaco. Většina bolivijského území má kontakt s tropickým podnebným pásem, pouze plošina Altiplano je výjimkou a vládne zde suché a chladné podnebí. Ačkoliv se v Bolívii nachází bohatá ložiska nerostných surovin (cín, wolfram, zemní plyn, ropa, zinek, stříbro, železo nebo olovo), řadí se země mezi nejchudší státy Jižní Ameriky. Na bolivijských polích a plantážích se pěstují kukuřice, brambory, sója či banány (Liščák 2009: 132–133). Na počátku 80. let 20. století zasáhla Bolívii katastrofální hospodářská krize, kterou se podařilo z části zastavit až v 90. letech díky soukromým investicím. Ty podpořily hospodářský růst země a snížily míru chudoby. Na počátku 21. století, kdy zemi sužovala politická nestabilita, rasové napětí i protivládní protesty, se na území objevily nové zásoby zemního plynu. Tehdejší vláda měla v úmyslu vyvážet plyn na trhy po celém světě, avšak nakonec z těchto plánu ustoupila a zažehnala rodící se ještě větší nespokojenost bolivijských občanů. Celosvětovou ekonomickou krizi, vyvolanou v letech 2007-2008, Bolívie přečkala a v posledních letech se jí daří ekonomicky růst i díky tomu, že současný prezident Morales odmítl další znárodnění soukromých podniků (Central Intelligence Agency nedatováno; BBC 2016c).

Na mezinárodním poli je Bolívie aktivním státem, zasedá (nebo je alespoň přidruženým členem) v několika desítkách mezinárodních organizací. Je členem skupiny rozvojových států G77, taktéž zasedá v OSN a jeho přidružených organizacích (UNESCO, Světová zdravotnická organizace, Mezinárodní měnový fond, atd.) a je členem Světové obchodní organizace. V jihoamerickém regionu hraje značnou roli sdružení volného obchodu Mercosur (*Mercado Común del Sur*), kterého je Bolívie přidruženým členem. Administrativně je bolivijské území členěno na 9 departmentů¹⁶, z nichž každé má své hlavní město; hlavní roli hraje department La Paz se stejnojmenným hlavním městem celé Bolívie (Liščák 2009: 132; Central Intelligence Agency nedatováno).

¹⁶ Departamento de Beni; Departamento de Chuquisaca; Departamento de Cochabamba; Departamento de La Paz; Departamento de Oruro; Departamento de Pando; Departamento de Potosí; Departamento de Santa Cruz; Departamento de Tarija (Liščák 2009: 132).

2.1 Historické pozadí Bolívie

Historie jednoho ze dvou jihoamerických vnitrozemských států je značně pestrá, lemována tažením za nezávislost na Španělsku, teritoriálními ztrátami a velkým množstvím převratů, které zemi formovaly po celou její historii (Buben – Somogyi 2009: nečíslováno).

2.1.1 Zisk nezávislosti a ztráta mořského pobřeží

Bolívie byla dříve kolonizována Španělskem, které ovládalo značnou část Jižní Ameriky. Španělé rozdělili své americké území do několika místokrálovství, přičemž Bolívie patřila společně s Argentinou, Peru a Paraguayí do místokrálovství La Plata. Avšak na počátku 19. století rostlo v těchto koloniích napětí, čehož chtěla využít celá řada území k získání nezávislosti (Buben – Somogyi 2009: 23–24). Nutno říci, že tehdejší Španělsko nebylo v nejlepší kondici, neboť se potýkalo s dopady napoleonských válek (Klíma 2015: 164). Jako první se frustrace z nadvlády Španělska projevila v Bolívii, kde se v roce 1809 vzbouřila část vysoce postavených soudců, a tzv. junta občanů de facto vyhlásila její nezávislost (Buben – Somogyi 2009: 25). Avšak tehdejší španělští představitelé v Jižní Americe rychle zasáhli a rebelii potlačili. To ale už nemohlo nic změnit na tom, že jihoamerické státy na případu Bolívie viděly, že proti španělské nadvládě lze bojovat. Následující roky byly charakteristické střety mezi původními obyvateli a španělskými kolonisty, z nichž každá skupina zaznamenala střídavé úspěchy (Nálevka – Polišínský 1979: 255–262).

Události nabraly klíčový směr v roce 1825, kdy Španělé byli již na pokraji sil, naopak Bolivijci cítili, že jsou už skutečně blízko tomu, aby se definitivně vymanili od španělské nadvlády. To se definitivně stalo 6. srpna 1825, kdy se Bolívie stala nezávislým státem a dodnes je šestý srpnový den slaven jako den nezávislosti (BBC 2016c). Za hlavní osobnosti, které pomohly Bolívii se vymanit ze španělské nadvlády, jsou označováni Simon Bolívar (zvaný *Osvoboditel*), Antonio José de Sucre a Casimiro Olañeta. Bolívar se stal prvním bolivijským prezidentem (do úřadu byl dosazen pouze dočasně, nakonec v něm vydržel čtyři měsíce a 19 dnů) a začal s prvními politickými kroky, které však byly značně

kontroverzní, neboť byly nařízené proti indiánům. Taktéž navrhl první bolivijskou ústavu, avšak poté, co odjel do Peru a do Bolívie už se nikdy nevrátil, pověřil vedením země Jose de Sucreho (Klíma 2007: 202–207). Nutno říci, že Sucre nepřebíral zemi v dobré ekonomické zemi. Ačkoliv se Sucre snažil, Bolívii se mu nepodařilo ekonomicky nastartovat, a tak i druhý bolivijský prezident ze země raději uprchl. Nahradil ho Andrés de Santa Cruz, který se zasadil o to, že politické postavení Bolívie značně narostlo. Následující desítky let byly ve znamení pokusů o převrat. Během zbytku 19. století proběhly v Bolívii desítky pokusů o převrat, většinou s neúspěšným výsledkem. To spolu se stále trvajícím špatnou ekonomickou situací kazilo šance Bolívie na to, aby se z ní stal plně rozvinutý stát (Buben – Somogyi 2009: 30–35).

Bolívie po zisku nezávislosti zdědila hranice tak, jak byly nakresleny ještě v roce 1810, když byla součástí španělského místokrálovství. To znamenalo, že měla tichomořské pobřeží na západě země. Značně důležitou komoditou pro Evropany bylo guáno (dusíkaté hnojivo), jež se dalo těžit nedaleko bolivijského pobřeží. Avšak na tyto (společně se zásobami ledku) zásoby si začali dělat nároky i Chilané díky nejasnému stanovení hranic. To započalo spor, kdy obě země se začaly obviňovat, že zásoby guána leží právě na jejich území. Ten byl nakonec zažehnan smlouvou z roku 1866, která říkala, že sporné území bude rozděleno na polovinu pro oba státy. To však pro Bolívii znamenalo, že přišla o část svého území, které mohlo být ekonomicky využito. Sice se podařilo konflikt mezi Bolívií a Chile na nějaký čas urovnat, avšak ještě větší spory a následný ozbrojený konflikt měl teprve přijít (Buben – Somogyi 2009: 48–51).

Klíčový konflikt se odehrál mezi lety 1879–1884 a vžilo se pro něj označení ledková, či druhá pacifická válka. Dodnes je považována za smutnou kapitolu bolivijských dějin. Spory s Chile, uvedené v předchozím odstavci, se ještě více vyostřily v roce 1879, kdy si obě země vzájemně vyhlásily válku (Gangopadhyay 2014: 140). Vojensky však Bolívie byla ve špatné kondici a její armádu tvořilo něco okolo 2 000 vojáků. V počáteční fázi války se více dařilo Chilanům, kteří obsadili ledkové doly a díky tomu získali i tehdy bolivijské pobřeží. Bolivijská

armáda se rozhodla pro protiúder, navíc se jí podařilo získat i vojenskou podporu Peru¹⁷. Jako důležitý bod války se ukázal boj na moři, kde obě země měly ve výbavě moderní britské křižníky. Ten nakonec lépe zvládli Chilané, kteří tím získali klíčovou výhodu. Již během války, ve které se Bolivijcům příliš nedařilo, nastala další z řady výměny prezidentů. Hilarióna Dazu, kterého část obyvatelstva obviňovala z prohry ve válce, nahradil Narciso Campero (Buben – Somogyi 2009: 51–53). Boje mezitím pokračovaly, avšak morálka bolivijských vojáků nebyla na vysoké úrovni, trápila je špatná výbava a skutečnost, že nedokázali zabránit tomu, aby Bolívie nepřišla o své území. Bolívie se nakonec z konfliktu stáhla a závěrečné roky války se účastnily již pouze Peru a Chile. Po dobytí peruánské Limy bylo Peru nuceno podepsat mírovou smlouvu. To samé udělali i Bolivijci, pro ně však měla válka katastrofální dopady – přišli o přístup k mořskému pobřeží a ztratili doly, což jim způsobilo ekonomické ztráty (Klíma 2015: 264–266; Sater 2007: 19–25). Chile alespoň v roce 1904 skrz smlouvu míru a přátelství (*Treaty of Peace and Friendship*) souhlasilo s výstavbou železniční tratě z La Paz do přístavu Arica a garantovalo Bolívii „trvalý stav, kdy má Bolívie neomezené a nejrozsáhlejší právo na obchodní tranzit přes chilské území a chilské přístavy“¹⁸ (Uprety 2006: 124).

2.1.2 Spor o Gran Chaco a vývoj během 2. poloviny 20. století

Dalším sporem o území, který vyústil ve válku, byl konflikt mezi Bolívií a Paraguayí, který se odehrál mezi lety 1932-1935 a je označován jako válka o Gran Chaco. Gran Chaco byla oblast na rozhraní Bolívie a Paraguaye, jejímž problémem bylo, stejně jako v příchozím případě, nejasné ustanovení hranic z dob španělského kolonialismu. Nárok na území si dělaly oba státy, pro Paraguay však hrálo to, že většina obyvatelstva byla právě paraguayské národnosti (Buben – Somogyi 2009: 63–64; Hrbata – Nálevková – Opatrný – Polišenský 1979: 476). V oblasti byly nalezeny zásoby ropy, přičemž obě země předpokládaly, že se bude jednat o významné naleziště, což se později ukázalo

¹⁷ Peru se války účastnilo z důvodu, že po případném vítězství ve válce by rádo získalo podíl na nerostném bohatství, které se v oblasti nacházelo (Buben – Somogyi 2009: 48).

¹⁸ „In perpetuity, the most extensive and unrestricted right of commercial transit across its territory to its Pacific ports” (Uprety 2006: 124).

jako mylný předpoklad (Klíma 2015: 333–334). Po menších roztržkách konflikt vyústil ve válku, která měla jedno velké specifikum – probíhala de facto „na konci světa“, v odlehlé krajině, kde zásobování vojsk bylo krajně nepohodlnou záležitostí. V samotné válce se převaha přelézala z jedné strany na druhou, jeden rok byla úspěšnější Bolívie, v druhém zase Paraguay. Rozhodujícím zlomem se ukázala bitva u Villa Montes, kdy Bolivijci zastavili postup paraguajských jednotek. Následně si obě země uvědomily, že bojovat dále už nedává příliš velký smysl. Výsledkem války bylo, že Paraguay získala více území, než sama vůbec čekala (téměř celé Chaco), a Bolívie byla ráda, že nedovolila, aby Paraguay zabrala další teritorium v oblastech Tarija a Santa Cruz. Příměří bylo podepsáno v červenci 1935, přičemž se ještě následující léta řešilo, kudy přesně povedou hranice. To bylo dořešeno až v roce 1938 (Buben – Somogyi 2009: 64–66).

Důsledky války pro Bolívii se projevíly takřka ihned – mnoho lidí si uvědomilo, že Bolívie je jak vojensky, tak i ekonomicky slabý stát. Mnoho z nich proto cítilo, že je potřeba něco změnit, aby Bolívie dále neustrádala. Válka je dnes mezi Bolivijci chápána jako zlom, kdy vznikl jednotný národ, který však přišel o veškeré iluze (Buben – Somogyi 2009: 67; Hrbata – Nálevka – Opatrný – Polišínský 1979: 480).

Neméně důležitou kapitolu v bolivijských dějinách hraje i národní revoluce, která se odehrála v 50. a 60. letech minulého století. Hlavní roli v ní hrálo Nacionalistické revoluční hnutí (*MNR – Movimiento Nacionalista Revolucionario*), které vzniklo již v 40. letech a etablovalo se jako jedna z nejdůležitějších politických organizací druhé poloviny 20. století v Bolívii i Jižní Americe celkově¹⁹. K moci se poprvé dostalo v roce 1952, kdy úspěšně provedlo vojenský puč a převzalo moc v Bolívii; prezidentem byl zvolen zakladatel hnutí Víctor Paz Estenssoro, v té době žijící v exilu (Klíma 2015: 404; Kohl 1978: 245). Nutno podotknout, že MNR přebíralo v zemi v katastrofálním stavu – země

¹⁹ Primární snahou MNR bylo vyvést Bolívie z ekonomické krize, zemi znovu finančně nastartovat. Strana se zaměřovala na všechny sociální skupiny, včetně původního obyvatelstva (Buben – Somogyi 2009: 78).

byla závislá na exportu kovů, z amerických států mělo nižší HDP pouze Haiti, většina populace byla negramotná, míra dožití byla nejmenší v celé Jižní Americe. Pro MNR bylo důležité, že na svou stranu získalo Bolívijskou dělnickou konferenci (*COB – Confederación Obrera Revolucionaria*), se kterou v prvních letech u moci de facto vládla; jejich řízení státu se označuje jako duální rozdělení moci a bylo orientováno středo-levicově (Buben – Somogyi 2009: 88–92). Během revolučních let doznala značných změn i armáda, kdy počty vojáků byly sníženy na nutné minimum a prováděly se čistky na nejvyšších armádních úrovních (Hrbata – Nálevka – Opatrný – Polišenský 1979: 584). Pro tehdejší Bolívii bylo nejdůležitější, že MNR začala s reformami, které měly započít cestu země do skupiny rozvinutých států. Jmenovitě se jednalo o rozšíření politických a občanských práv (zavedení volebního práva nehledě na gramotnost), znárodnění velkých dolů a pozemkovou reformu (Buben – Somogyi 2009: 92–95).

Přístup MNR k samotné Bolívii lze označit za skutečnou revoluci, jelikož značně proměnila každodenní realitu v mnohých částech země. Pozitivně se na ní dívaly i Spojené státy americké, které v té době byly hlavním ekonomickým partnerem Bolívie. To vše pomohlo k stabilizaci situace v zemi. Revoluce byla definitivně ukončena v roce 1964, a jak je pro Bolívii příznačné, stalo se tak dalším převratem. Během něho byla ustanovena znovu vojenská vláda, jejíž různé podoby vydržely u moci až do roku 1982. Obecně se dá Bolívii 20. století po politické stránce charakterizovat slovy „demokratizace, převrat, demokratizace, převrat,...“ (Klíma 2015: 406; Buben – Somogyi 2009: 95–99).

Po roce 1982, kdy skončila éra vojenských vlád, se dá v případě Bolívie mluvit o tom, že země pomalu šla k trvalé demokracii. Tento přechod však nebyl vůbec snadný, Bolívii byla jedinou zemí Jižní Ameriky, kde po přechodu k demokracii byla nastolena levicová vláda. K tomu se země znovu potápěla do ekonomické krize a na každodenním pořádku byly i stávky (Buben – Somogyi 2009: 131). Situace se změnila až po roce 1989, kdy probíhal pokus o liberalizaci ekonomiky, stabilizaci stranického i politického systému a decentralizaci státu.

Dařilo se držet kriminalitu na nižší úrovni oproti jiným jihoamerickým státům (Venezuela, Kolumbie), i přesto, že je Bolívie výrazným producentem kokainu (Klíma 2015: 469–472). Přejod k demokracii byl pomalu u konce a Bolívie byla připravena, aby se jejím prezidentem, vůbec poprvé, stal člověk, jenž je indiánského původu. Tím mužem byl Evo Morales, prezident, který Bolívii vládne dodnes (BBC 2016d).

2.2 Bolívie v současnosti

2.2.1 Evo Morales jako současný lídr Bolívie

Hlavní postavou současné Bolívie je prezident Evo Morales. Ten se stal v roce 2005 prvním prezidentem Bolívie, který byl indiánského (konkrétně aymarského) původu. Ještě před svým prvním zvolením v rozsáhlé kampani sliboval větší práva bolivijským menšinám, které v předešlých desítkách i stovkách let byly značně utlačovány. Taktéž podporoval (a podporuje) výrobce koky, tedy suroviny, z které se vyrábí kokain, ale která je zároveň nesmírně důležitou obchodní komoditou pro Bolívii. Jako zapřisáhlý socialista podporuje klasické myšlenky levice společně s důrazem na tradiční hodnoty bolivijských domorodců. Jeden z jeho prvních kroků v úřadu vedl k zestátnění dříve soukromých dolů na zemní plyn, které přešly do vlastnictví Bolívie. Zvýšení daní v té době pomohlo k navýšení peněz, které proudily do veřejných investic a zvýšení devizových rezerv země. S penězi, které stát vydělával na nerostném bohatství, si mohla Bolívie dovolit investovat do projektů spojených s veřejným prostorem a do sociálních programů, od čehož si Morales sliboval snížení míru chudoby. A skutečně, během jeho vládnutí se podařilo Bolívii snížit chudobu až o čtvrtinu (BBC 2016d; Pineo 2014).

Rok 2009 byl pro Moralese klíčový, jelikož byl podruhé zvolen prezidentem Bolívie a dokázal prosadit novou ústavu. Ta vstoupila v planost v únoru 2009 a stanovila základy pro poskytnutí větší autonomie pro regiony s domorodou majoritou. Taktéž redefinovala Bolívii jako „multietnický a mnohokulturní národ“, a ještě více umocnila úlohu státu v otázce kontroly nad nerostnými surovinami (BBC 2016d). Na konci roku 2009 byl podruhé zvolen prezidentem,

když ve volbách získal 63 % hlasů (Caroll – Schipani 2009); o pět let později vyhrál Morales prezidentské volby potřetí, tentokrát získal 60 % hlasů (BBC 2014). Mezi těmito lety dosahovala Moralesova popularita maxima, v poslední době naopak jeho obliba mezi bolívijskými občany klesá. Důkazem toho je referendum, které se uskutečnilo minulý rok a ve kterém Bolivijci rozhodovali o tom, zdali se Morales může stát prezidentem již počtvrté (původně mohl být prezident znovuzvolen jen jednou, ústava z roku 2009 navýšila počet znovuzvolení na dvě). V něm se 51 % Bolivijců (Collyns – Watts 2016) rozhodlo neakceptovat návrh na změnu ústavy a tím zamezili jeho případnému znovuzvolení. Tato porážka bývá označována jako největší nezdár za doby Moralesovy vlády, a nejvíce byla oslavována lidmi v oblasti Santa Cruz, která je známá jako centrum Moralesovy opozice (Collyns – Watts 2016). Jejím hlavním důvodem byla rostoucí míra korupce, která se dotýkala i blízkého Moralesova okolí (The Guardian 2016a). Taktéž zaznívaly hlasy, že je potřeba změny, či že žádný politik by neměl ve své funkci zůstat příliš dlouho (Collyns – Watts 2016).

Avšak Morales se rozhodl, že prohru v referendu nebude akceptovat a je odhodlán se ucházet o další prezidentský mandát. Proto se v posledních měsících vládnoucí strana MAS (*Movimiento al Socialismo*) nechala slyšet, že bude hledat způsoby, jak z Moralese udělat svého prezidentského kandidáta. Nejčastěji zmiňovaným způsobem je změna ústavy, nyní bez podpory lidu, ale pomocí hlasování v zákonodárných sborech. Příští volby se uskuteční až v roce 2019, proto má Moralesovo okolí dost času připravit způsoby, jak by současný prezident kandidovat i počtvrté; současný mandát vyprší o rok později. Opozice takové možnosti striktně odmítá, tvrdí, že by referendum mělo být respektováno a Morales by se o další kandidaturu již neměl pokoušet (The Guardian 2016b). Ačkoliv současná Moralesova podpora je poměrně vysoká (poslední průzkumy mluví o 75 %) (Kraul 2016), nespokojenost se začíná ozývat i z tábora prezidentových příznivců. Vadí jim především již zmíněná korupce a skutečnost, že prezident svými rozhodnutími upřednostňuje bohatší bílé obyvatelstvo, ačkoliv se na začátku svého vládnutí zavázal k opaku. Původním obyvatelům se

nelíbí ani další Moralesovy plány, které mluví o stavbě nové dálnice skrz střední část Bolívie. Ta by se táhla od města Villa Tunari do San Ignacio de Moxos; prezident mluví o pozitivěch pro tamější komunity původních obyvatel (Chiman, Yurucare a Moxos), ti však kontrují s tím, že dálnice by do regionu přinesla nelegální těžbu dříví a zábor půdy. Morales nakonec ustoupil a plány na stavbu prozatím odložil (BBC 2016d).

V závislosti na změnu ústavy, která měla proběhnout v roce 2009 a se kterou nesouhlasila část bolivijského obyvatelstva, zaznívaly z některých částí země separatistické tendence. Nejdále se dostaly požadavky nejbohatšího bolivijského departmentu Santa Cruz, kde bylo v roce 2008 vyhlášeno referendum o získání rozsáhlejší autonomie, která by se týkala větší možnosti spravovat půdu, zásoby vody a nerostných surovin v regionu. Z La Paz byly tyto tendence označeny za protiústavní a nezákonné; bolivijská vláda referendum komentovala tak, že separatismus nemá v rámci Bolívie žádné místo (Albro 2010: 76). Dle očekávání v referendu hlasovalo přes 85 % obyvatel Santa Cruz pro získání větší autonomie (Reel 2008). Přesto, že výsledky referenda nebyly centrální vládou nijak reflektovány a sám Morales jeho výsledky neuznal, případ autonomie Santa Cruzu Moralesovi ukázal, že jeho postavení zejména v bohatších bolivijských regionech není příliš silné (Albro 2010: 76).

Na mezinárodním poli je Morales znám svou podporou dalších levicových režimů v Jižní Americe – Castrovy Kuby a Chávezovy Venezuely. Na druhou stranu, dříve relativně přátelské vztahy se Spojenými státy americkými byly během posledních deseti let značně ochlazeny. V roce 2008 Morales vyhostil tehdejšího amerického velvyslance v zemi, Philipa Goldberga s tím, že Goldberg údajně chystal spiknutí proti jeho vládě (BBC 2016d). Taktéž v té době zastavil protidrogové operace amerických jednotek na bolivijském území (Londoño 2016). V roce 2013 zakázal v Bolívii činnost Agentuře Spojených států amerických pro rozvojovou činnost (*USAID – United States Agency for International Development*), znovu pro obavu ze spiknutí. Dokonce se nebál označit tehdejšího amerického prezidenta Baracka Obamu za „imperialistu“

(Silva 2015). Stejně jako to dělal jeho dobrý přítel Chávez, Morales udržuje dobré vztahy se zeměmi, které jsou nepřáteli USA (jako například Írán, Rusko), čímž znovu nepodporuje oteplování bolivijsko-amerických vztahů (BBC 2016d). Po zvolení Donalda Trumpa novým americkým prezidentem Morales prohlásil, že by si přál korektní vztahy, které jsou založeny na vzájemném respektu, a ne na vydírání či podvolení se (Telesur 2017). Zajímavý je postoj k zemím Evropské unie, zejména ve vztahu k rozšíření kokainu v zemích osmadvacítky. I když se EU snaží všemi dostupnými způsoby bránit cestě bolivijského kokainu do Evropy, právě bolivijský kokain je v těchto zemích jeden z nejrozšířenějších (Kohl 2010: 118).

Tabulka č. 2: Srovnání socioekonomických ukazatelů Bolívie v roce 2005 (nástup Moralese do prezidentského úřadu) a 2016

Sledovaná oblast	2005	2016
Populace (v mil.)	9.7	11.0
HDP (v miliardách USD)	9.3	35.7
Reálný růst HDP (v %)	3.7	6.8
HDP na obyvatele (v USD)	959	3 124
Průměrná délka dožití (roky)	64.7	69.2
Index lidského rozvoje (pořadí na světě)	117	118
Gramotnost u lidí nad 15 let (v %)	86.7	95.7

Zdroj: Pro rok 2005 Kohl – Bresnahan 2010: 6; pro rok 2016 Central Intelligence Agency (nedatováno).

Byť Bolívie a Chile uzavřely od dob ledkové války mnoho vzájemných smluv (viz níže), a mohlo by se tedy zdát, že oba státy mají korektní a přátelské vztahy, není tomu tak. Křivda z ledkové války trvá u Bolivijsců dodnes. K drastickému ochlazení vztahů došlo v roce 1979, od té doby nebyly plně korektní vztahy nastoleny. Od roku 2006 mělo dojít na zlepšení vzájemných vztahů poté, co se k moci dostal Evo Morales a jeho chilský protějšek Michelle Bachelet. Oba podepsaly 13 bodový dokument, který zavazoval obě země k vzájemné diskuzi ohledně bolivijského přístupu k moři. Avšak k jednáním vůbec nedošlo, přičemž se Bolívie rozhodla pro mezinárodní nátlak, kdy případ v roce 2013 poslala k

Mezinárodnímu soudnímu dvoru v Haagu. Ten zatím pouze rozhodl, že se problémem bude zabývat. I to však svědčí o ne příliš vysoké úrovni chilsko-bolivijských vztahů (Telesur 2015a; BBC 2015). V minulém roce se bolivijský ministr zahraničí David Choquehuanca vyslovil s přáním, že by si přál oteplení vztahů s Chile s tím, že obě země sice mají problémy, ale vzájemná snaha na zlepšení vztahů by měla být součástí řešení těchto problémů (Telesur 2016). Chile dokonce uvažuje o tom, že by Bolívii poskytla lepší přístup k moři, ale aby její severovýchodní soused měl přímý přístup pomocí zisku určitého území, to nepřipadá dle chilského ministra zahraničí Heralda Muñoze v úvahu. Ve svém prohlášení dále uvedl, že Bolívie má přístup k moři zajištěný smlouvou z roku 1904 a že by obě země měly respektovat současné územní uspořádání (Telesur 2015b). S tím však nesouhlasí velká část bolivijského obyvatelstva, která ztrátu mořského pobřeží bere jako chilskou krádež bolivijského území, díky čemuž byla a je Bolívie izolována od moře. I sám Morales označil Chile jako souseda, jehož chování nemá v 21. století obdoby (Leal 2016).

Značné napětí mezi oběma zeměmi dokazuje i spor o využívání řeky Silala, která z větší části protéká Chile (4.7 kilometrů v Chile oproti 3.8 kilometrům v Bolívii). Chile se zachovalo obdobně jako Bolívie, kdy také celý případ poslalo k Mezinárodnímu soudnímu dvoru v Haagu. Chile tvrdí, že řeka Silala je historicky spjatá právě s jeho územím, jelikož ji využívalo pro své účely včetně zásobování vodou město Antofagasta a přilehlé obce. Bolívie si řeku začala nárokovat až v roce 1999, Chile reagovalo, že je připraveno na dialog o využívání Silaly. Ten však dopadl neúspěšně, jelikož se dle Chilanů Bolivijci vyjádřili v tom smyslu, že Silala není mezinárodním tokem, ale pouze bolivijskou řekou. Chile tedy po Mezinárodním soudním dvoru žádalo, aby uznalo, že řeka Silala je mezinárodní řekou, kterou může Chile využívat dle mezinárodního práva. Zároveň si Chile přeje, aby Bolívie spolupracovala na dalším rozvoji říčního systému v okolí Silaly, včetně zajištění dostatečné kvality vody. Jednání v Haagu v době psaní této práce stále probíhala, tudíž výsledek tohoto sporu (stejně jako v případě možného navrácení mořského pobřeží Bolívii) není znám (Global Security 2017).

2.2.2 Ekonomická situace Bolívie

Dlouhou dobu byla Bolívie v centru pozornosti ostatních států světa hlavně kvůli značným ložiskům nerostných surovin (stříbro, zemní plyn, cín, aj.). Boom, který zažil trh s těmito surovinami v novém tisíciletí, přinesl otázku, jak se Morales postaví k otázce prodeje bolivijského nerostného bohatství do zahraničí. Svou roli na mezinárodním poli posiluje Bolívie primárně díky svým zásobám zemního plynu, které jsou druhé největší v celé Jižní Americe (hned po Venezuele). Největší podíl (až 50 %) na zásobách pro sebe získaly dvě nadnárodní korporace – brazilský Petrobras a španělský Repsol. Když v roce 2006 vyšlo najevo, jak velká část bolivijského národního bohatství je v rukou zahraničních korporací, donutily rozsáhlé protesty bolivijskou vládu jednat s danými korporacemi o nových smlouvách. V tomto případě byla bolivijská strana úspěšná a podařilo se ji docílit svého cíle – firmy začaly za bolivijský plyn platit více peněz. Na druhou stranu Repsol přestal nakupovat bolivijský zemní plyn v takovém množství jako dříve. K tomu se Moralesova vláda snažila minimalizovat závislost Bolívie na těchto soukromých korporacích. Zavedla partnerství mezi dalšími velkými státem ovládanými podniky (venezuelský PDVSA, ruský Gazprom, čínský Shengli); podílil se na iniciativě Venezuely PetroAmerica, která by měla snížit závislost jihoamerických států na ropě a zemním plynu (Kohl 2010: 116–117).

Taktéž se Bolívie připojila k Argentině, Chile, Brazílii, Chile, Kolumbii, Ekvádor, Guyaně, Paraguayi, Peru, Surinamu, Uruguayi a Venezuele do společenství Banky Jihu (*Banco del Sur*), která si dává za cíl snížit závislost jihoamerických států na Mezinárodním měnovém fondu a udržet bankovní zisky v regionu. A nakonec Bolívie ustanovila „People’s Trade Treaty“, která ji zavazuje zaštitit veřejnou kontrolou zahraniční investice a veřejné služby, chránit národní hospodářství, bezpečnost potravin a životního prostředí. V roce 2006 se Bolívie připojila k Venezuele a Kubě, a společně vytvořily regionální alianci Bolívarovský svaz pro lid naší Ameriky (*Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América*). Jejím cílem bylo vytvořit v daných zemích desítky tisíc pracovních míst a přilákat nové zaměstnance z celé Jižní Ameriky. Vše výše

uvedené pomohlo k uvolňování mezinárodní kontroly nad Bolívií a její větší osamostatnění na poli mezinárodního obchodu (Kohl 2010: 117–118).

Státy Jižní Ameriky si zakládají na spolupráci v oblastech obchodu a transportu. Činí tak pomocí regionálních organizací a vzájemných bilaterálních a multilaterálních smluv. Prvním z takových je Andská skupina (*Grupo Andino*), což je celní unie některých jihoamerických států. Sdružuje Bolívii, Kolumbii, Ekvádor, Peru a Venezuelu, jejichž obyvatelé tvoří skupinu téměř 100 milionů obyvatel. Treaty on the Rio de la Plata Basin (*Cuenca del Plata*) si dává za cíl podporovat rozvoj v oblasti povodí řeky Río De La Plata; funguje za účasti Bolívie, Paraguaye, Argentiny, Brazílie a Uruguaye. Na participaci v Latinskoamerickém integračním sdružení (*ALADI – Asociación Latinoamericana de Integración*) vydělala Bolívie tak, že se jí podařilo podepsat bilaterální smlouvy, které vedly k odstranění či snížení cel na určité druhy výrobků. A konečně, sdružení volného obchodu Mercosur přineslo Bolívii další výhody v rámci obchodu a země získává výnosy, které mohou být využity na zlepšení dopravní infrastruktury (Chowdhury – Erdenebileg 2006: 109).

Co se týče bolivijského exportu a importu, Bolívie se nachází na 90. (respektive 99.) místě v počtu množství exportovaného (importovaného) zboží. V roce 2015 bylo z Bolívie vyvezeno zboží v hodnotě přesahující 8 miliard amerických dolarů²⁰, cena dovezeného zboží přesáhla dokonce cifru 9 a půl miliard dolarů²¹. Bolívie se na celkovém světovém exportu podílí 0.05 %, na importu 0.06 %. U skupin komodit hrají prim paliva a těžební produkty. Na celkovém exportu se podílí 74.4 %, necelých 18 % (17.7) zabírají zemědělské produkty, 6.9 % tvoří průmyslové výrobky, zbytek – jedno procento – spadá do kategorie ostatní. Co se týče importovaného zboží, tak zde je situace zcela rozdílná. 80.5 % importovaného zboží tvoří průmyslové výrobky, 11.9 % připadá na paliva a těžební produkty a 7.6 % patří zemědělským produktům. Nejvíce bolivijského zboží míří do Brazílie (27.5 %), která je následována Argentinou (16.8 %), Spojenými státy americkými (12.4 %) a evropskou osmadvacítkou (8.4 %). U

²⁰ 8 261 000 USD (World Trade Organization nedatováno).

²¹ 9 602 000 USD (World Trade Organization nedatováno).

importu je situace téměř identická, krom jedné výjimky. Největší podíl pro sebe získala Čína (18 %), následovaná Brazílií (16.5 %), státy Evropské unie (12.1 %) a Argentinou (11.7 %) (World Trade Organization nedatováno).

V exportu bolivijských plodin a zemědělských produktů vedou ty, které jsou vyráběny ze sójového oleje (na celkovém počtu se podílí 34 %). Samotný sójový olej je na druhém místě s necelými 20 %. Následují různé druhy ořechů (kokosové, para, kešu) s 13 %, obilniny (pohanka, proso, lesknice) s 8 % a 4 % připadají na olejnaté plody. Bolivijské zemědělství je z velké části soběstačné, dovážet se pouze musí pšeničná mouka a slad. U komodit, které nejsou zemědělského původu, je situace následující. V exportu vede ropný plyn (LPG), který zaobírá celou polovinu celého exportního „koláče“. Následují zinkové rudy (10 %), zlato (8 %), rudy drahých kovů (6 %) a cín (3 %). Nejvíce importovanými komoditami tohoto druhu je znovu LPG, ale tentokrát už zpracované (z Bolívie odchází LPG v surovém stavu), které si pro sebe „ukouslo“ 11 % importu. Dále to jsou osobní auta (6 %), nákladní auta (3 %), přípravky na hubení hmyzu a krysy (2 %), a strojírenská zařízení (2%) (World Trade Organization nedatováno).²²

2.3 Bolívie jako stát bez přístupu k moři

Jak už bylo řečeno, Bolívie je státem bez přístupu k mořskému pobřeží. To znamená, že si musí vystačit s vodními plochami, které má pouze na svém území (řeky, jezera). Největší vodní plochou, kterou Bolívie disponuje, je jezero Titicaca, které leží na severozápadě země a Bolívie se o něj dělí s Peru. Dalšími většími jezery jsou Lago Poopó, Lago Uru Uru v západní části a oblast jezer na severu, mezi které mimo jiné patří Lago Rogaguado, Laguna Larga či Lago Ginebra. Do skupiny řek, které jsou pro Bolívii životně důležité, můžeme zařadit řeky jako Madeira, Paraguay, Mamoré, Guaporé, Beni, Pilcomayo nebo Madre di Dios²³. Většina z těchto řek protéká více jihoamerickými státy, proto je Bolívie využívá k transportu zboží. Jediná řeka z výše uvedených, která teče pouze

²² Všechna uvedená čísla jsou pro rok 2015 a jejich zdrojem je Světová obchodní organizace.

²³ Všechny uvedené řeky se vlévají do větších jihoamerických toků, nejčastěji do Amazonky, která se na východě Brazílie vede do Atlantického oceánu (Google Maps 2017).

v Bolívii, je Beni. Později se z ní stává jeden z přítoků Madre di Dios, která se vlévá do Mamoré nedaleko brazilských hranic a pokračuje mimo Bolívii (Britannica 2007; Google Maps 2017).

Problémy s vodou sužují Bolívii dlouhodobě. Na střevní potíže, se kterými kvalita vody úzce souvisí, zemře každý rok na světě 1.7 milionů lidí. Z toho téměř třetina (cca 600 000) smrtí připadá právě na Bolívii (Cifuentes – Kimberly – Landrigan – Tornheim 2009: 241). Zvýšení kvality vody by mohlo v průměru každý rok snížit toto číslo o několik desítek tisíc. Možnosti, jak toho docílit, je několik. Zaznívají hlasy, že by se mělo postupovat jinak než v případě dolů, tzn. privatizovat podniky, které mají zásoby vody na starost. Tento způsob podporují mezinárodní finanční instituce, které nabádají rozvojové státy, aby odpovědnost nad zásobami vody předaly soukromým společnostem. V 90. letech tuto možnost vyzkoušela dvě velká bolivijská města El Alto a Cochabamba, s čímž však nesouhlasili jejich obyvatelé, kteří ve velkém proti akvizici protestovali. Zatímco vedení druhého jmenovaného města od privatizace ustoupilo, El Alto se stále nerozhodlo, jestli se nevrátí k původnímu stavu z 90. let. Z obrázku č. 6 vyplývá, že privatizace zřejmě nebude to, co zlepší bolivijskou situaci s vodou, jelikož dle výzkumu autorů Cifuentes, Kimberlyho, Landrigan a Tornheima se situací v El Altu po privatizaci podniků zaměřujících se na vodu nezlepšila, spíše naopak (Cifuentes – Kimberly – Landrigan – Tornheim 2009: 241–247).

V posledních měsících se Bolívie potýká s katastrofálními suchy, nejhoršími za poslední čtvrt století. Země v listopadu 2016 vyhlásila výjimečný stav, dokonce požádala OSN o 250 milionů dolarů, které by měly zemi poskytnout příležitost nastartovat projekty, které by nedostatek vody nahradily (Cockerton 2017). Nejkatastrofičtější scénáře dokonce mluví o tom, že jednou by se z Bolívie mohla stát poušť. Za situaci může hned několik skutečností, nejčastěji se mluví o změnách klimatu, které zvedají teploty a urychlují vypařování stojatých vodních ploch (jezer, přehrad). Kupříkladu jezero Lago Poopó, které je druhé největší v zemi, je už několik měsíců téměř vyschlé (The Guardian 2016c). V hlavním městě La Paz byla dokonce zavedena voda na příděl, navíc obyvatelé mají o její

kvalitě značné pochyby (Farthing 2016; Aljazeera 2016). Nedostatečné zásoby vody škodí i bolivijským dolům, které bez vody nemohou uspokojivě těžít. Prezident Evo Morales na situaci reagoval tím, že odvolal ze svých funkcí úředníky, kteří by na systém vodního zásobování měli dohlížet. V sousedním El Altu dokonce vyšli lidé do ulic protestovat proti kvalitě vody. Záchranou pro Bolívii by mohl být jev El Niño, který by do země přivedl dostatečný počet srážek (Al Jazeera 2016).

Jak si poradit s absencí mořského pobřeží řešila Bolívie téměř bezprostředně poté, co ho ztratila. Již po ledkové válce byly ustanoveny plány na vybudování železničního spojení mezi La Paz a severochilským přístavním městem Arica, které bylo v pozdějších letech opravdu vybudováno (Pounds 1959: 263–264). Další železnice, vybudovaná čistě za možností transportu zboží, se nachází mezi Santa Cruz a argentinským městem Yacuiba, které se nachází na severu země (Percy 1959: 21). Avšak Bolívie se nespolehala pouze na budování transportních systémů, ale taktéž na diplomacii a uzavírání smluv, které jí měly pomoci překonat handicap absence mořského pobřeží. Kromě již výše zmíněné smlouvy s Chile uzavřené po ledkové válce, podepsaly obě země v roce 1912 smlouvu o zvláštních právech volného průjezdu mezi oběma zeměmi, a větších práv se dočkali bolivijscí celníci v chilských přístavech. V roce 1937 se dočkala podpisu další smlouva mezi těmito zeměmi, která znamenala další posílení bolivijských tranzitních práv na území Chile. Jakýkoliv typ bolivijského zboží se mohl přes Chile pohybovat zcela volně. V roce 1975 se obě země dohodly na zavedení integrovaného dopravního systému, který se nejvíc týkal přístavů Arica a Antofagasta. Ten umožňuje Bolívii volně překládat zboží z lodí do kamionů/vlaků bez nutnosti hlásit detaily o zboží a kontroly celníků. Avšak Bolívie se nespolehala jenom na spolupráci s Chile²⁴, s Argentinou v roce 1937 uzavřela dohodou o tom, že bolivijský benzin a dřevo, které je převáženo skrze Argentinu, by nemělo být zatíženo žádným druhem daně. S Brazílií podepsala Bolívie smlouvu o říční plavbě již v roce 1910, která garantovala svobodu říční

²⁴ 80 % veškerého bolivijského vývozu a dovozu bylo v roce 2015 uskutečněno přes chilské přístavy (Leal 2016).

plavby pro obě země. Obdobný dokument podepsala Bolívie v roce 1917 i s Peru (Upreti 2006: 124–125). Během roku 1938 se tehdejší bolivijské představitelé dohodli s vládou Brazílie, Paraguaye a Argentiny, že jejich země nebudou bránit v budování potrubí na zemní plyn na svém území (Pounds 1959: 263–264).

Ačkoliv by si Bolívie přála, aby stěžejní roli v transportu zboží hrála internacionalizace jejích vodních toků, které se ve velkém vlévají do Amazonky a Paraguaye, příliš se tak neděje. Formálně se systém internacionalizace vodních jeví jako ideální způsob, jak exportovat bolivijské zboží do světa, avšak tento potenciál nebyl prozatím plně využit. Je tomu tak primárně kvůli nekvalitním technologiím a finančním zdrojům, které nejsou k tomu úkonu dostatečně vyhrazeny (Pounds 1959: 267; Chowdhury – Erdenebileg 2006: 112). Nutno však říci, že i z východu Bolívie je to k nejbližším přístavům u Atlantického oceánu přes 2000 km daleko. Naproti tomu z La Paz je to do výše uvedeného přístavu Arica pouhých 200 km (Chowdhury – Erdenebileg 2006: 25). V roce 1996 podepsala Bolívie s Argentinou, Brazílií, Paraguayí a Uruguayí smlouvu o říční plavbě na řekách Paraguay a Paraná. Obsahovala mnoho bodů, které měly zlepšit dopravní obslužnost obou řek, např. byla zaručena volná plavba lodí, vzájemné si napomáhání nebo pomocné přístavní služby (Chowdhury – Erdenebileg 2006: 112).

Nejproduktivnější a nejhustěji osídlená oblast celé Bolívie, náhorní plošina Altiplano, se potýká s problémem vyplývajícím z její nadmořské výšky, a sice obtížným přístupem a s tím spojenými zvýšenými náklady na dopravu²⁵. Systém silnic a dálnic v okolí je na špatné úrovni, jen 4 % silnic je zpevněných; problémy s přistáváním zde mají dokonce i helikoptéry. Veškerý transport a mezinárodní obchod tedy spíše probíhají po železnici. Bolivijský železniční systém se dělí na dvě „větve“ – to západní měří 2 274 km, východní 1 424 km.

²⁵ Problémy však nejsou spojeny pouze s dopravou, ale i samotným životem v oblasti. Nejvýše položené město Altiplana, Potosí, leží ve výšce 4 000 metrů nad mořem; zbylá zdejší města se nacházejí v minimální nadmořské výšce 3 500 metrů nad mořem. Těžko bychom v celé oblasti hledali rozsáhlejší zelenou plochu, foukají zde silné a chladné větry, celkově podnebí není zrovna příjemné k dlouhodobějšímu pobytu. De facto se jedná o pouštní pouštinu, která je značně izolována od zbytku země. Přesto zde žije 70 % bolivijského obyvatelstva, které se se všim uvedeným musí potýkat. Dokonce zde i probíhaly projekty OSN, které měly regionu pomoci v rozvoji, avšak nebyly příliš úspěšné (Fox 1968: 2).

Převážná část bolivijského obchodu vedoucí mimo země Jižní Ameriky probíhá skrze šest přístavů: Arica a Antofagasta v Chile, Matarani v Peru, Rosario a Buenos Aires v Argentině a Santos v Brazílii (pro 60 % všech obchodů využívá Bolívie přístavy v Tichém oceánu). Do Aricy se lze dostat jak autem, tak vlakem, ale pouhých 160 km z celkových 581 km se dá projet po zpevněném povrchu, tudíž v případě této trasy je pro transport využíváno vlakového spojení (avšak ani to není příliš kvalitní – samotná trať je ve špatném stavu, navíc spoje trpí nedostatkem vozů). Silniční spojení mezi La Paz a Antofagastou lze označit za katastrofální, navíc je extrémně dlouhé – měří přes 1200 km. Proto se i v tomto případě využívá železniční obslužnosti. Peruánský přístav Matarani se může pyšnit tím, že má vcelku kvalitní spojení jak silniční, tak železniční. Avšak pokud se dopravce rozhodne využít železnice, musí počítat s tím, že u jezera Titicaca bude náklad přeložen na vlaky peruánského železničního systému (Chowdhury – Erdenebileg 2006: 109–110).

V případě brazilského Santosu se opět využívá železnice, od La Paz směrem na východ k brazilské hranice je situace s kvalitou silnic velmi špatná. Relativně kvalitní železniční spojení lze nalézt i mezi La Paz a argentinskými přístavy Rosario a Buenos Aires, zejména kvůli klíčovým městům Villazón a Yacuiba. V těchto částech je navíc silniční doprava extrémně drahá. Oba tyto argentinské přístavy mohou být využívány i díky splavnosti řeky Paraguay, avšak spíše se využívá nákladních vlaků. Bolivijci dokonce jednali se zástupci železničních společností okolních států, aby bylo možné navýšit kapacitu využívaných železničních tratí; s problémy se potýkalo zejména spojení mezi Aricem a La Paz. Nutno však říci, že problémy leží převážně na bolivijské straně. Bolivijský železniční systém je ve špatném stavu, navíc málo efektivní a do značné míry nedostačuje kapacitně. Mnoho kilometrů se nedá vůbec využívat kvůli jejich špatné obslužnosti. To vše je způsobené nízkou mírou investic a nedostatečným počtem dopravců, kteří by byli ochotni přispět na zkvalitnění železniční sítě. Nejvíce na špatném stavu železnice ale trpí právě bolivijské obchodníky (Chowdhury – Erdenebileg 2006: 110–111).

Bolívie má nejméně hustou síť silnic a dálnic v celé Jižní Americe. Většinu již postavených vozovek trpí nízkou kvalitou, zpevněných je jich pouhých 5 %. Bolivijské vládě se nechce do silniční sítě příliš investovat, a to z několika důvodů. Patří mezi ně složitá topografie, nízká hustota obyvatelstva, velká míra využívání železnice či nefunkční systém vedení státních zakázek. Snahu zvýšit transit po silnici kazí i to, že náklady na nákladní dopravu převyšují náklady na železniční dopravu. Dalšími překážkami jsou nízká kvalita bolivijských vozovek, zdržení na hraničních přechodech, a náklady na nakládání a vykládání kamionů. Nejvyšší bolivijské cesty jsou ty, které směřují do okolních států (Peru, Brazílie, Chile, Argentina, Paraguay), o které se vláda logických důvodů nejvíce stará (Chowdhury – Erdenebileg 2006: 110–112).

Cílem bolivijské vlády je proto zlepšit stav silnic v zemi, k čemuž je zapotřebí přijetí efektivního programu údržby silnic a vypořádání se s velkými a těžkými kamiony, které silnice soustavně poškozují. Dlouhodobým plánem bolivijské vlády je, aby se Bolívie stala křižovatkou, kde se budou setkávat dopravní tepny mezi západní a východní částí Jižní Ameriky. Základem toho by mělo být postavení čtyř dopravních koridorů. Prvním takovým je koridor mezi městy Santa Cruz – Puerto Suárez, který by se připojil do osy hlavních zemědělských center Bolívie, a měl by podporovat obchod mezi Bolívií, Brazílií a Chile. Koridor Santa Cruz – Villazón by zase zlepšil zásobování severní části Bolívie. Třetím koridorem je spojení mezi městy Desaguadero – La Paz – Cobija, které by usnadnilo přístup Paraguaye k Tichému oceánu a lépe by propojilo Bolívii se severem Argentiny. A konečně, posledním plánovým koridorem je koridor mezi městy Desaguadero – La Paz – Villazón, které by zajistilo spojení severozápadu a jihozápadu země s centrální částí. Tento nasmělý plán by byl přínosem pro všechny zúčastněné země, avšak zatím naráží na neochotu bolivijské strany investovat obrovské množství peněz do výstavby tisíců kilometrů silnic (Chowdhury – Erdenebileg 2006: 112).

Ačkoliv Bolívie nemá přístup k moři, to ji nebránilo v 60. letech vyhradit část své armády ke kontrole řek a jezer. Tyto oddíly dostaly název The River and

Lake Force (*Fuerza Fluvial y Lacustre*) a zpočátku čítaly asi 1 800 vojáků. Jejich hlavní rolí je zabezpečit bolivijské zájmy na zdejších vodních plochách, zaručit volnou navigaci obchodních lodí v mořích, řekách a na jezerech. Taktéž kontrolují dodržování Úmluvy OSN o mořském právu a společně s dalšími skupinami armády posilují bezpečnost celé země. V neposlední řadě také potlačují pirátství v okolních vodách. Nejvíce činnosti vykazují na jezeře Titicaca a na řekách Beni, Madre de Dios, Mamoré a Paraguay. Na každou řeku (včetně jezera Titicaca) dohlíží jedna říční flotila; největší z nich je San Pedro Te Tiquina právě na Titicace (Global Security nedatováno; Nash 1993). Pro tyto oddíly bylo oceněním, když se 50 jejich vojáků mohlo účastnit peacekeepingové mise OSN na Haiti, navíc část z nich cvičí na námořních základnách spřátelené Venezuely (Carroll – Schipani 2008).

Současné počty mluví o tom, že počet vojáků, kteří dohlíží na vodní bohatství Bolívie, je něco okolo 6000 vojáků, a využívají přes 70 plavidel, jedná se tedy o největší námořní flotilu vnitrozemského státu na světě. Většina z nich je lokalizována u jezera Titicaca, kde dohlíží na to pořádek a na to, aby se zde nevyskytovali pašeráci a převozníci nelegálního zboží. Avšak hlavním důvodem, proč Bolívie stále finančně podporuje výše zmíněné oddíly, je takový, že snem Bolivijců je, aby jejich stát měl opět přístup k mořskému pobřeží. Za tím účelem je mezi lidem populární heslo „Moře nám patří právem a opětovné získání mořského pobřeží je naší povinností“²⁶, které můžeme najít na bolivijských autobusech, policejních stanicích i ve školách (The Observers 2009; Goering 1996).

Stejně jako je pro Argentince symbolická otázka Falklandských ostrovů, pro Bolivijce má stejný význam přístup k mořskému pobřeží (Nash 1993). Ve snahách navrátit Bolívii přístup k moři podpořilo Moralesovo zemi i Peru, jehož zástupci prohlásili, že Bolívie by měla opět získat přístup k mořskému pobřeží (Salazar 2010). Dokonce souhlasili, že Bolívii darují tříkilometrový pás pobřeží asi 17 kilometrů od peruánského města Ilo, kde si bude moc Bolívie vybudovat

²⁶ „The sea belongs to us by right and recovering it is our duty“ (The Observers 2009).

svůj vlastní přístav. Peruánský prezident Alan García při této příležitosti řekl, že Bolívie má z historického hlediska na přístup k moři právo a že k darovanému přístavu přiléhá i bolivijské moře. Morales si peruánský přístup pochvaloval, ocenil Garcíův přístup a tvrdil, že získání vlastního přístavu je dobrou příležitostí k navýšení stavu bolivijského mezinárodního obchodu. Oficiálně tato bolivijsko-peruánská dohoda dovoluje Bolívii postavit na daném území svůj přístav, kde budou moci kotvit bolivijské námořní lodě a provozovat zde volný obchod²⁷ (Carroll 2010). Plány obou zemí došly dokonce tak daleko, že by rády v Ilo postavily „megalomanský přístav“, který by byl jeden z největších v Jižní Americe a stal by se centrem exportu pro obě zúčastněné země, a navíc ještě i Brazílii (Andina 2014).

Bolívie se v případě možného zisku přístavů obrátila i na Uruguayi, se kterou podepsala smlouvu o stavbě přístavu ve městě Rocha. Ta byla podepsána v únoru 2014, krátce před tím, než byl tehdejší prezident Uruguaye Jose Mujica nahrazen prezidentem současným, Tabaré Vásquezem. Pro Mujica byla smlouva důležitým bodem jeho prezidentského mandátu, tudíž považoval její podpis za značný úspěch. A samozřejmě, Morales se stavbě dalšího bolivijského přístavu nebránil. Nicméně její realizace je již na současných lídrech obou států; Mujica však doufá, že stavbě přístavu nebude nic bránit, označoval ho jako „přístav pro celý region“. Samotnou stavbu bude finančně podporovat Brazilská národní rozvojová banka. Projekt podporuje i další jihoamerický vnitrozemský stát Paraguay, jehož představitelé vidí v přístavu ideální možnost na zvýšení paraguayského exportu. Celý projekt svým dohledem zaštitila i organizace Mercosur. Současně se stavbou přístavu bude vybudována i nová železnice mezi městy Motacucito a Puerto Busch, která by měla zaručit zvýšení bolivijského transportu zemního plynu a zemědělských produktů. Velvyslanec Uruguaye v Bolívii, Carlos Flanagan, dodal, že Bolívie by se díky celému projektu měla dostat na trhy, na kterých prozatím absentovala. Taktéž se debatovalo o větším využití řeky Paraná

²⁷ Že to Bolívie myslí s využíváním přístavu nedaleko Ilo vážně, dokazuje skutečnost, že hodlá do oblasti přilákat soukromé investice až v hodnotě jedné miliardy amerických dolarů. Zájem o zakázku ihned projevil několik firem Číny, Portugalska, Španělska, Německa, Bolívie i domácího Peru (Association of Equipment Manufactures 2016).

pro transport zemního plynu (tato varianta by byla levnější než přeprava pomocí plynovodů), avšak o případné realizaci se bude teprve jednat (Bone 2015).

Důkazem toho, že to Evo Morales s opětovným ziskem mořského pobřeží myslí vážně, je fakt, že pokud promlouvá k Bolivijcům ze svého prezidentského paláce v La Paz, vždy stojí před mapou, která ukazuje Bolívii před rokem 1879, tzn. i s přístupem země k moři. Tím se snaží ostatním Bolivijcům jít v otázce vnímání státního území a otázky přístupu k moři příkladem (Caroll 2010). To, že se mu u Bolivijců podařilo prosadit myšlenku na zisk mořského pobřeží, svědčí i to, že Bolívie slaví každý rok 23. března Den Moře (*Dia del Mar*). Při této příležitosti se ve velkých bolivijských městech konají průvody, které nesou modely lodí a obrázky moří, a jsou doprovázeny zvukem racků a lodním klaksonem; dokonce i národní vlajka je nahrazena její námořní variantou, viz obrázek č. 8. Morales taktéž předává zahraničním návštěvám, které do země přijedou, mnohostránkovou knihu o tom, proč už by Bolívie již neměla být dále vnitrozemským státem. Jako je pro muslimy povinností alespoň jednou za život podniknout pochod do Mekky, pro Bolivijce má podobnou symboliku vstup do vod moře, které kdysi patřilo právě jejich zemi. Při této příležitosti jsou oblečeni v národních barvách a drží v ruce bolivijskou vlajku (Interesly 2017; Moser 2016). Pro mnoho Bolivijců by byl opětovný zisk mořského pobřeží důkazem, že i po více než 130 letech lze získat svou národní hrdost zpět (The Observers 2009).

Závěr

Skupina vnitrozemských států je relativně novým a dynamickým fenoménem v rámci politické geografie, jehož důležitost v posledním půlstoletí značně rostla zejména díky geopolitickým změnám. Na politické mapě světa můžeme zaznamenat 45 vnitrozemských států, které se musejí vyrovnat s tím, že nemají přístup k moři. Z toho plyne skutečnost, že takový počet států se musí v některých kritériích nutně lišit, tudíž vytvořit nějakou jednotnou společnou definici pro vnitrozemské státy jednoduše nelze. Přesto se dá říci, že některé společné body bychom mezi touto skupinou států našly. Odpověď na první výzkumnou otázku, zdali mají vnitrozemské státy nějaké společné znaky, kromě toho, že nemají přístup k moři, je tedy kladná. Vnitrozemské státy bývají většinou republiky, jejichž politická síla na mezinárodním poli nebývá nejsilnější, a důležité jsou pro ně vztahy s jejich sousedy. Tyto státy jsou závislé na zahraničním obchodu, který však nemůžou uspokojivě provozovat, jelikož k tomu účelu nemají dostatečný počet přístavů, a jejich cílem je jakkoliv překonat handicap v podobě absence mořského pobřeží. To se nejčastěji děje uzavíráním bilaterálních a multilaterálních smluv, investicemi do dopravní infrastruktury nebo internacionalizací řek.

Obchod po moři představuje významný atribut soudobého mezinárodního systému, tudíž pokud nějaký stát nedisponuje mořským pobřežím, jedná se jednoznačně o nevýhodu, jak nám dokázala první část práce. V posledních desetiletích význam moře a jeho využívání stále roste, což v druhé polovině 20. století reflektovala i OSN, která se na jednáních UNCLOS I—III rozhodla pro změnu v nahlížení na moře a oceány. Výsledkem byla Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu, která redefinovala způsob chápání mořských vod. Tento dokument hrál i značnou roli pro vnitrozemské státy, jelikož získaly právní podklad pro využívání moří, byť nemají přístup k mořskému pobřeží.

Hlavním cílem této práce byla analýza Bolívie na mezinárodní scéně s ohledem na její geografickou polohu. Bolívie získala nezávislost na Španělsku v roce

1825, velkou měrou se o ni zasloužil Simon Bolívar. Bolívie, která byla po velkou část 19. století přímořským státem, ztratila tuto strategickou a ekonomickou výhodu v ledkové válce, která probíhala v letech 1879-1884. Společně s ní se proti Chile postavilo Peru, avšak ani koalice dvou států nemohla konkurovat vojenské síle Chile. To odešlo z války vítězně, získalo do té doby bolivijské pobřeží a Bolívie se stala druhým vnitrozemským státem Jižní Ameriky. S další výraznou územní ztrátou se Bolívie musela vyrovnat ve 30. letech 20. století, kdy ztratila oblast Gran Chaco na úkor Paraguaye. V 50. a 60. letech probíhala v zemi národní revoluce, která měla za následek celkový rozvoj a zlepšení situace celé Bolívie. Po konci revoluce se k moci dostaly opět vojenské vlády, jejichž definitivní konec nastal až v 80. letech. Od té doby nastoupila Bolívie na cestu demokratizace, která má za následek postupný pokrok země. I přesto, že Bolívie se v posledních desetiletích stala relativně stabilní zemí, z historického hlediska se jedná o zemi, kde proběhlo obrovské množství pokusů o převrat, což vždy brzdilo vyhlídky země na ekonomický, politický i sociální rozmach. Na tom trápí Bolívie dodnes, nebýt mnoha změn vlád, mohla být dnes Bolívie daleko rozvinutějším státem.

V současnosti vládne Bolívii Evo Morales, první prezident indiánského původu. Jedná se o muže, který Bolívie vládne již 11 let, a stojí za její stabilitou a postupným rozvojem. Bolívie je členem mnoha regionálních i světových organizací. Se svými sousedy má Bolívie relativně kladné vztahy, až na jednu výjimku. Tou je Chile, které připravilo Bolívii o přístup k mořskému pobřeží. Morales se s tím nikdy nesmířil a snaží se všemi možnými způsoby získat alespoň část mořského pobřeží zpět. Nápomocno mu bylo Peru a Uruguay, obě země darovaly Bolívii část svého pobřeží, přičemž Bolívie má s tímto územím velké plány.

Ačkoliv se na bolivijském území se nachází značné množství nerostných surovin, země se řadí mezi nejchudší státy Jižní Ameriky. Velkou roli v tom hraje právě vnitrozemskost, kdy Bolívie není v dostatečném množství schopna exportovat na zahraniční trhy. Ačkoliv se tento handicap snaží mnohými způsoby zmírnit, příliš

se jí to nedaří. Uzavřela množství bilaterálních a multilaterálních smluv se svými sousedy, využívá jejich přístavů a internacionalizace jihoamerických řek, avšak špatná silniční a průměrná železniční situace zhoršuje transportní možnosti Bolívie.

Byť je Bolívie vnitrozemským státem již více než 130 let, v posledních letech, hlavně díky prezidentu Moralesovi, se snaží země vzbudit dojem, že by mohla být v blízké budoucnosti přímořským státem. V závěrečné části práce jsem se snažil najít odpověď na výzkumnou otázku, jaký typ námořních aktivit Bolívie vyvíjí, ačkoliv je vnitrozemským státem. V současné době k nejvýznamnějším námořním aktivitám patří stavba nových přístavů v Peru a Uruguayi, a skutečnost, že část armády je vyhrazena na hlídání bolivijských jezer a řek. Ta by v případě budoucího zisku mořského pobřeží mohla působit v bolivijských mořských vodách. Avšak po letech relativního klidu to vypadá, že Bolívie je odhodlána získat přístup k moři zpět. Prozatím Bolívie zůstává vnitrozemským státem, poměrně chudým, ale politicky stabilním, pro který je jeho vnitrozemská poloha nevýhodná.

Zdroje

Agnew, John – Muscara, Luca (2012). *Making Political Geography* (Plymouth: Rowman & Littlefield Publishing group, Inc.).

Albro, Robert (2010). Confounding Cultural Citizenship and Constitutional Reform in Bolivia. *Latin American Perspectives* (37) 3, s. 71–90.

Aljazeera (2012). *Kosovo to gain full sovereignty* (<https://goo.gl/c97XsB>, 15. 2. 2017).

Aljazeera (2016). *Water rationing introduced as Bolivia drought worsens* (<https://goo.gl/8xnxTa>, 17. 3. 2017).

Andina, Via (2014). Peru and Bolivia to discuss construction of Ilo "mega port". *Peru This Week*. 14. 2. 2014 (<https://goo.gl/xF7Pns>, 11. 4. 2017).

Association of Equipment Manufactures (2016). *Bolivia seeks investors for US\$1bn Peru port overhaul*. 23. 3. 2016 (<https://goo.gl/ESnZQr>, 11. 4. 2017).

Bayeh, Endalcachew (2015). The Rights of Land-Locked States Under the International Law: The Role of Bilateral/Multilateral Agreements. *Social Sciences* 4 (2), s. 27–30.

BBC (2014). *Bolivia election: Leaders congratulate Morales on 'win'*. 13. 10. 2014 (<https://goo.gl/YdF5H0>, 14. 3. 2017).

BBC (2015). *UN court rules it can hear Bolivia sea dispute case*. 24. 9. 2015 (<https://goo.gl/16TZnx>, 24. 3. 2017).

BBC (2016a). *Eritrea profile – overview* (<https://goo.gl/idlmfw>, 18. 2. 2017).

BBC (2016b). *South Sudan profile – overview* (<https://goo.gl/8vsj0R>, 17. 2. 2017).

BBC (2016c). *Bolivia country profile* (<https://goo.gl/L2M7Qf>, 8. 3. 2017).

BBC (2016d). *Profile: Bolivia's President Evo Morales* (<https://goo.gl/HdZ0Um>, 8. 3. 2017).

Bolivia Facts (nedatováno). *Capital of Bolivia*. (<https://goo.gl/QUTYXk>, 22. 3. 2017).

Bone, Miguel Ferreyra de (2015). Uruguay to provide port space for landlocked Bolivia. *Global Risk Insights*. 7. 4. 2015 (<https://goo.gl/zJSKHP>, 11. 4. 2017).

Britannica (2007). *Beni River* (<https://goo.gl/Sf6rzX>, 17. 3. 2017).

Buben, Radek – Somogyi, Petr (2009). *Stručná historie států: Bolívie* (Praha: Libri).

Burke, Justin (2014). Post-Soviet world: what you need to know about the 15 states. 9. 6. 2014. *The Guardian* (<https://goo.gl/NK6Ugs>, 15. 2. 2017).

Caroll, Rory (2010). Peru gives landlocked Bolivia a piece of Pacific coast to call its own. *The Guardian*. 20. 10. 2010 (<https://goo.gl/uglCkj>, 24. 3. 2017).

Caroll, Rory – Schipani, Andres (2008). Bolivia's landlocked sailors pine for the high seas. *The Guardian*. 28. 8. 2008 (<https://goo.gl/s6Gg7Z>, 24. 3. 2017).

Caroll, Rory – Schipani, Andres (2009). Evo Morales wins landslide victory in Bolivian presidential elections. *The Guardian*. 7. 11. 2009 (<https://goo.gl/0pioRW>, 14. 3. 2017).

Central Intelligence Agency (nedatováno). *The World Factbook* (<https://goo.gl/aZ1N81>, 6. 2. 2017).

CBS (2017). *60 Minutes' odd journey to North Korean border*. 19. 2. 2017 (<https://goo.gl/WCRFYk>, 21. 2. 2017).

Cifuentes, Enrique – Kimberly, Morland B. – Landrigan, Philip J. – Tornheim, Jeffrey A. (2009). Water Privatization, Water Source, and Pediatric Diarrhea in Bolivia: Epidemiologic Analysis of a Social Experiment. *International Journal of Occupational and Environmental Health* X (X), s. 241–248.

Cockerton, Paul (2017). Drought-hit Bolivia has seen almost HALF of its glaciers disappear in two decades due to climate change. *Mirror*. 17. 2. 2017 (<https://goo.gl/3BM4Wu>, 17. 3. 2017).

- Collyns, Dan – Watts, Jonathan (2016). Bolivian referendum goes against Evo Morales as voters reject fourth term. *The Guardian* (<https://goo.gl/7B9krh>, 17. 3. 2017).
- Dodds, Laurance (2014). Berlin Wall: How the Wall came down, as it happened 25 years ago. *The Telegraph*. 14. 11. 2014 (<https://goo.gl/YWsZsk>, 8. 4. 2017).
- East, Gordon W. (1960). The Geography of Land-Locked States: Presidential Address. *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)* 28 (X), s. 1–22.
- Farthing, Linda (2016). 'We are in shock': historic Bolivia drought hammers homes and crops. *The Guardian*. 25. 11. 2016 (<https://goo.gl/EtB4y2>, 17. 3. 2017).
- Fox, Hugh (1968). Latin American Report: Bolivia: New World Tibet. *The North American Review* 253 (3), s. 2–4.
- Gangopadhyay, Aparajita (2014). From Land Wars to Gas Wars: Chile – Bolivia Relations and Globalisation. *India Quarterly* 70 (2), s. 139–152.
- Glassner, Martin (1970). *Access to the Sea for Developing Land-Locked States* (Dordrecht: Springer Science+Business Media).
- Global Security (2017). *Bolivia-Chile Disputes* (<https://goo.gl/jjp5Ry>, 16. 4. 2017).
- Global Security (nedatováno). *Bolivia Navy / Fuerza Naval* (<https://goo.gl/R8ceyj>, 24. 3. 2017).
- Goering, Laurie (1996). Landlocked Bolivia Boasts A Navy That Only Dreams Of Seas. *Chicago Tribune*. 21. 2. 1996 (<https://goo.gl/O1dyfp>, 24. 3. 2017)
- Google Maps (2017). *Bolivia* (<https://goo.gl/Bzi9c8>, 17. 3. 2017).
- Hartshorne, Richard (1935). Recent Developments in Political Geography, I. *The American Political Science Review* 29 (5), s. 785–804.

Hnízdo, Bořek (1995). *Mezinárodní perspektivy politických regionů* (Praha: Institut pro středoevropskou kulturu a politiku).

Hrbata, František – Nálevka, Vladimír – Opatrný, Josef – Polišínský, Josef (1979). Válka o severní Chaco a meziamerická diplomacie. In: Polišínský, Josef a kol., *Dějiny Latinské Ameriky* (Praha: Svoboda), s. 475–480.

Hrbata, František – Nálevka, Vladimír – Opatrný, Josef – Polišínský, Josef (1979). Zmařená revoluce v Bolívii. In: Polišínský, Josef a kol., *Dějiny Latinské Ameriky* (Praha: Svoboda), s. 581–586.

Chowdhury, Anwarul K. – Erdenebileg, Sandagdorj (2006). *Geography against Development: A case for Landlocked Developing countries* (New York: United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries).

Churchill, Robin R. (2006). Law of the Sea. *Britannica*. 12. 8. 2006 (<https://goo.gl/r5Evwb>, 24. 2. 2017).

Churchill, Robin R. (1988). Law of the Sea. *The International and Comparative Law Quarterly* 37 (2), s. 412–440.

Interesly (2017). *March 23, Day of The Sea. Why does landlocked Bolivia celebrate a Day of the Sea?*. 23. 3. 2017 (<https://goo.gl/J6fjLF>, 12. 4. 2017).

Klíma, Jan (2007). *Zrození Latinské Ameriky: Simon Bolívar a jeho doba* (Praha: Libri).

Klíma, Jan (2015). *Dějiny Latinské Ameriky – vývoj oblastí, regionů a států* (Praha: Lidové noviny).

Kohl, James V. (1978). Peasant and Revolution in Bolivia, April 9, 1952-August 2, 1953. *The Hispanic American Historical Review* 52 (2), s. 238–259.

Kohl, Benjamin (2010). *Bolivia under Morales: A Work in Progress*. *Latin American Perspectives* 37 (3), s. 107–122.

- Kohl, Benjamin – Breshnahan, Rosalind (2010). Bolivia under Morales: Consolidating Power, Initiating Decolonization. *Latin American Perspectives* 37 (3), s. 5–17.
- Kraul, Chris (2016). Bolivian President Evo Morales discovers limits to his popularity. *Los Angeles Times*. 22. 2. 2016 (<https://goo.gl/imrr35>, 20. 3. 2017).
- Leal, Pablo Jofré (2016). A never-ending conflict. Bolivia's access to the sea (Part I). *The Dawn News*. 29. 3. 2016 (<https://goo.gl/jBv75b>, 12. 4. 2017).
- Londoño, Ernesto (2016). A Strange Day With Bolivia's Evo Morales. *The New York Times*. 25. 2. 2016 (<https://goo.gl/GwaEQg>, 14. 3. 2017).
- Jacobs, Frank (2015). Why China Will Reclaim Siberia. *The New York Times*. 13. 1. 2015 (<https://goo.gl/2GbJxe>, 17. 2. 2017).
- Ministerstvo zahraničí ČR (1996). *Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu* (<https://goo.gl/Drh8LB>, 24. 2. 2017).
- Moser, Andreas (2016). The Happy Hermit. *Andreas Moser*. 15. 12. 2016 (<https://goo.gl/1j3vFP>, 12. 4. 2017).
- Nash, Nathaniel C. (1993). San Pedro de Tiquina Journal; Landlocked Navy's Dream Is to Go Down to Sea. *The New York Times*. 25. 6. 1993 (<https://goo.gl/HyKqMj>, 24. 3. 2017).
- Nálevka, Vladimír – Polišenský, Josef (1979). První období války za nezávislost. In: Polišenský, Josef a kol., *Dějiny Latinské Ameriky* (Praha: Svoboda), s. 252–262.
- National Geographic (2017). *Bolivia Facts* (<https://goo.gl/aeu925>, 8. 3. 2017).
- Normizan, Bakar – Yasunori, Ishii (2014). Export Competition between Landlocked and Coastal Countries: An Analysis of Strategic Export Policies. *Review of Development Economics* 18 (4), s. 804–812.
- OSN Praha (nedatováno). *Mezinárodní právo – mořské právo* (<https://goo.gl/VYFGGm>, 24. 2. 2017)

- Partem, Micheal Greenfield (1983). The Buffer System in International Relations. *The Journal of Conflict Resolution* 27 (1), s. 3–26.
- Paudel, Ramesh C. (2014). Economic Growth in Developing Countries: Is Landlockdness Destiny?. *Economic papers* 33 (4), s. 339–361.
- Pearcy, Etzel G. (1959). Geographical Aspects of the Law of the Sea. *Annals of the Association of American Geographers* 49 (1), s. 1–23.
- Pineo, Ronn (2014). The Decline of United States Influence and the Rise of Evo Morales. *Council on Hemispheric Affairs*. 22. 10. 2014 (<https://goo.gl/c3QF2E>, 14. 3. 2017).
- Pounds, Norman J. G. (1959). A Free and Secure Access to the Sea. *Annals of the Association of American Geographers* 49 (3), s. 256–268.
- Reel, Monte (2008). Bolivia's Richest Region Votes Solidly for Autonomy. *Washington post*. 5. 5. 2008 (<https://goo.gl/IEAva3>, 18. 3. 2017).
- Riegl, Martin (2013). *Proměny politické mapy po roce 1945* (Praha: Garda Publishing).
- Romancov, Michael (2002). Politická geografie. In: Cabada, Ladislav – Kubát, Michal a kol., *Úvod do studia politické vědy* (Praha: Eurolex Bohemia), s. 388–419.
- Romero, Simon (2007). What's Bolivia's Capital? The Answer Is Disputed Here. *The New York Times*. 14. 9. 2007 (<https://goo.gl/dxL2yb>, 22. 3. 2017).
- Rosenberg, Matt (2017). Landlocked Countries. *ThoughCo*. 3. 3. 2017 (<https://goo.gl/Q3PbR0>, 18. 4. 2017).
- Salazar, Carla (2010). Bolivian navy can finally sail out to sea, says Peru. *Indepedent*. 20. 10. 2010 (<https://goo.gl/NfqJxh>, 24. 3. 2017).
- Sarup, Amrit (1972). Transit Trade of Land-Locked Nepal. *The International and Comparative Law Quarterly* 21 (2), s. 287–306.

- Sater, William F. (2007). *Andean Tragedy: Fighting the War of the Pacific, 1879-1884* (Lincoln: Board of regents of the University of Nebraska).
- Silva, Cristina (2015). *Bolivia's Evo Morales Calls Obama 'Patronizing' And 'Imperial' During Americas Summit In Panama*. International Business Times. 4. 10. 2015 (<https://goo.gl/DJWKkQ>, 14. 3. 2017).
- Smith, David (2011). Sudan referendum result confirmed. *The Guardian* (<https://goo.gl/PjjGQG>, 17. 2. 2017).
- Sørensen, Georg (2001). *Stát a mezinárodní vztahy* (Praha: Portál).
- Telesur (2015a). *Bolivia's Claim to the Sea: What's at Stake and Why it Matters*. 5. 5. 2015 (<https://goo.gl/XjBjqk>, 24. 3. 2017).
- Telesur (2015b). *Chile Willing to Negotiate Bolivia's Access to the Sea*. 11. 10. 2015 (<https://goo.gl/mgA1G7>, 12. 4. 2017).
- Telesur (2016). *Bolivia Confirms Interest in Reestablishing Relations with Chile*. 6. 1. 2016 (<https://goo.gl/ivjF7d>, 24. 3. 2017).
- Telesur (2017). *Morales to Trump: We Want Respect, Not Submission or Blackmail* (<https://goo.gl/P9ptfg>, 18. 3. 2017).
- The Economist (2015). *The economics of landlocked countries, Interiors: Why it's better to have a coastline* (<https://goo.gl/RlcH5b>, 15. 2. 2017).
- The Guardian (2016a). *Bolivian president fends off corruption claims: 'We have nothing to hide'*. 11. 2. 2016 (<https://goo.gl/pwPLFC>, 14. 3. 2017).
- The Guardian (2016b). *Bolivia's president Evo Morales to run again despite referendum ruling it out* (<https://goo.gl/Nb8Uym>, 14. 3. 2017).
- The Guardian (2016c). *Bolivia's second-largest lake dries up and may be gone forever, lost to climate change*. 22. 2. 2016 (<https://goo.gl/nSA8IA>, 17. 3. 2017).
- The Observers (2009). *A navy for a landlocked country*. 26. 11. 2009 (<https://goo.gl/BF5ZgQ>, 24. 3. 2017).

The World Bank (nedatováno). *World Data Bank* (<https://goo.gl/erpcfK>, 5. 2. 2017).

Toriya, Masato (nedatováno). *Afghanistan as a Buffer State between Regional Powers in the Late Nineteenth Century: An Analysis of Internal Politics Focusing on the Local Actors and the British Policy* (London: British Library).

Treves, Tullio (nedatováno). 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. *Audiovisual Library of International Law* (<https://goo.gl/yEb7tF>, 26. 2. 2017).

United Nations (2003). *Challenges and Opportunities For Further Improving the Transit Systems and Economic Development of Landlocked and Transit Developing Countries* (Geneva: United Nations).

United Nations (nedatováno a). *Voting System and Records* (<https://goo.gl/okMona>, 15. 2. 2017).

United Nations (nedatováno b). *Member States* (<https://goo.gl/U1t4ZA>, 15. 2. 2017).

United Nations (nedatováno c). *United Nations Convention on the Law of the Sea* (<https://goo.gl/Lzu5nF>, 26. 2. 2017)

Uprety, Kishor (2006). *The Transit Regime For Landlocked States* (Washington: The World Bank).

Waisová Šárka (2003). *Mezinárodní organizace a režimy ve středovýchodní Evropě* (Praha: Eurolex Bohemia).

World Atlas (2017). *Bolivia* (<https://goo.gl/I6wCnI>, 1. 3. 2017)

World Trade Organization (nedatováno). *Statistics database: Trade profiles* (<https://goo.gl/jdYs5x>, 21. 2. 2017).

Resumé

The main theme of this bachelor thesis is a phenomenon of so-called land-locked states with focus on Bolivia. The aim of this work is an analysis of Bolivia as an example of a land-locked state. This thesis is a single case study which is divided into two chapters. The first chapter is focused on land-locked states in general. It describes how land-locked states have been created, defines basic characteristics (geographical, political, historical) connected with land-locked states and analyses pros of United Nations Convention on the Law of the Sea for land-locked states, which can be considered as a Constitution for the Oceans. It also mentions basic definitions of political geography and when this scientific discipline was established.

The second chapter is based on Bolivia. It introduces Bolivia as a land-locked state, describes its history and its present situation. In the past, Bolivia has suffered two significant territorial losses. In the War of The Pacific, which took place in 1879-1884, Bolivia fought against Chile. The war ended with a tough result for Bolivia – Bolivia lost its sea coast. The second territorial loss, which is mentioned in this bachelor thesis is the area of Gran Chaco, which belongs to Paraguay nowadays. This thesis also discusses the main character of current Bolivia, President Evo Morales. He is the first president of Bolivia, who has an Indian origin and he has been in the office for last 11 years. The consequent part of the second chapter describes how Bolivia has dealt with the fact, that the country does not possess the sea coast anymore. Currently, Bolivia entered multilateral and bilateral contracts with its neighbours, and partly used an internalization of Bolivian rivers. Ultimately, this thesis describes the upcoming Evo Morales' plans of building ports in Peru and Uruguay and about a part of Bolivian army, which will be reserved for controlling rivers and lakes in the country.

All in all, this bachelor thesis came to conclusion that land-locked states have some common characteristics (republic as a state system, dependence on foreign trade) and the fact that they do not possess sea coast is their weakness. It also

described that Bolivia is a relatively poor land-locked country, whose main disadvantage is that it does not have an access to a sea coast. However, thanks to its president, it might be capable to get it back in the future.

Přílohy

Obrázek č. 1: Rozvržení vnitrozemských států

Obrázek č. 2: Mapa Bolívie

Obrázek č. 3: Latinská Amerika po válkách o nezávislosti

Obrázek č. 4: Bolívie a sporné území Gran Chaco dobyté Paraguayí

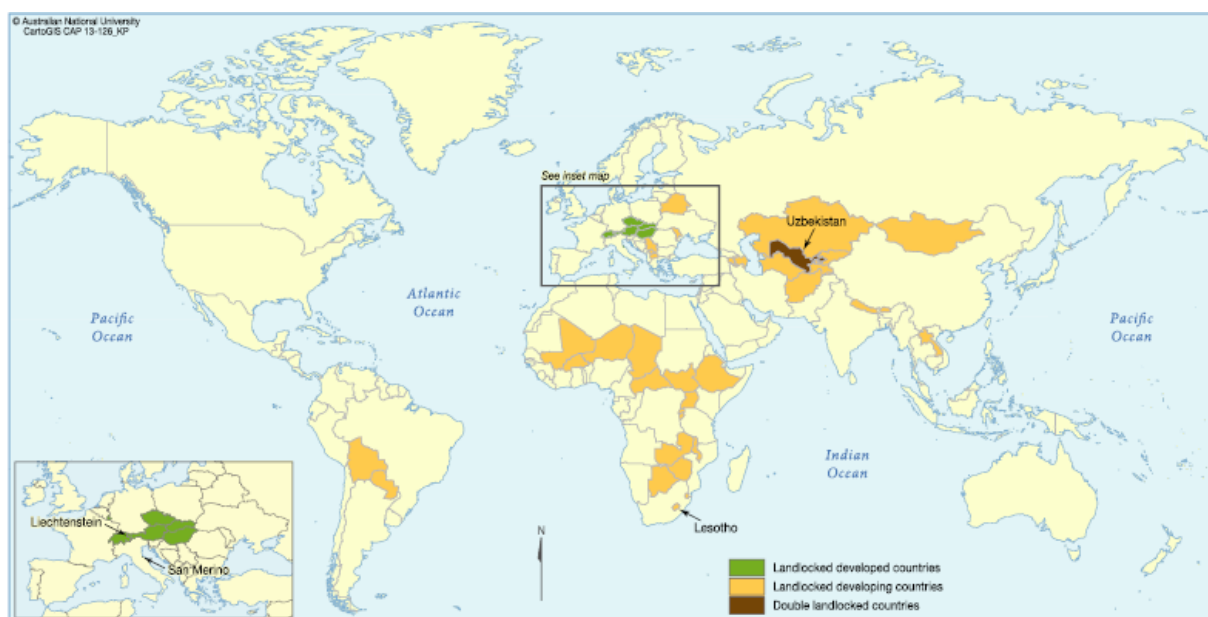
Obrázek č. 5: Územní ztráty Bolívie

Obrázek č. 6: Srovnání vodní obslužnosti v některých částech měst El Alto a Cochabamba

Obrázek č. 7: Mapa dopravní situace v Bolívii

Obrázek č. 8: Dítě držící námořní vlajku Bolívie během Dne Moře

Obrázek č. 1: Rozvržení vnitrozemských států a jejich rozlišení, zdali se jedná o rozvojové (žlutá barva), či rozvinuté státy (zelená barva). Hnědá barva značí, že vnitrozemský stát je obklopen dalšími vnitrozemskými státy, je tzv. double land-locked state



Zdroj: Paudel 2014: 342

Obrázek č. 2: Mapa Bolívie s vyznačením nadmořských výšek, hlavním městem a dalšími většími městy, a nejdůležitějšími řekami



Zdroj: World Atlas (2017)

Obrázek č. 3: Latinská Amerika po válkách o nezávislosti



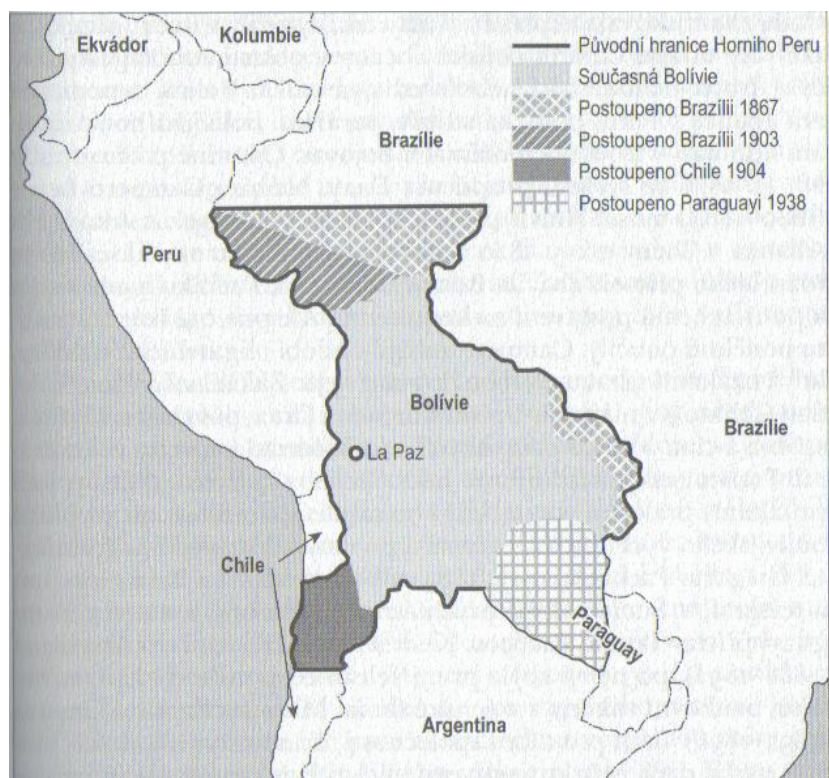
Zdroj: Klíma 2007: 270

Obrázek č. 4: Bolívie a sporné území Gran Chaco dobyté Paraguayí



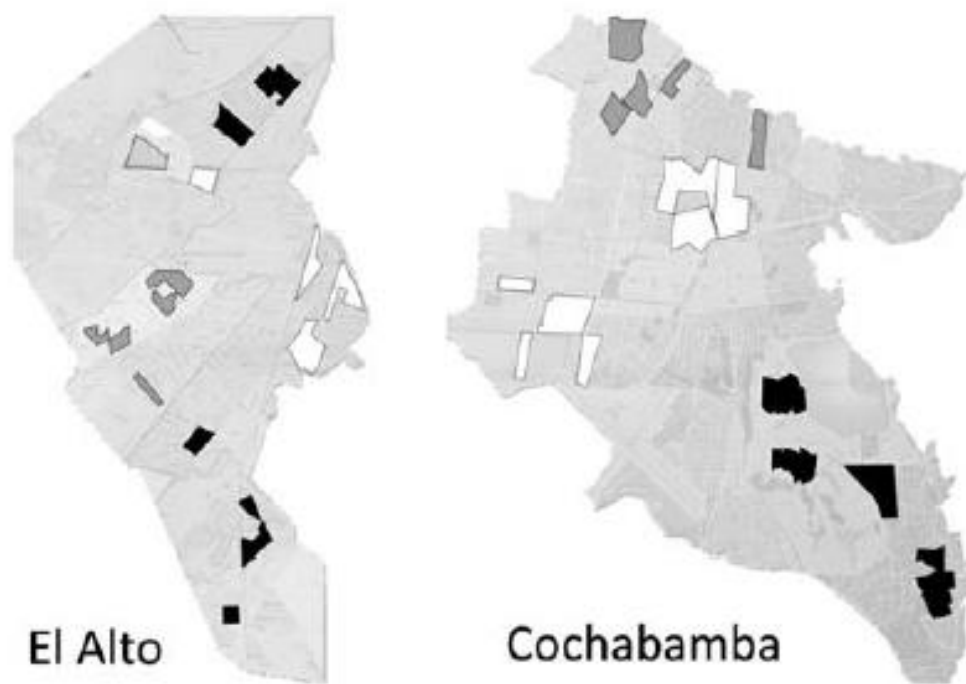
Zdroj: Klíma 2015: 337

Obrázek č. 5: Územní ztráty Bolívie



Zdroj: Klíma 2015: 265

Obrázek č. 6: Srovnání vodní obslužnosti v některých částech měst El Alto a Cochabamba. Bílá barva ukazuje části města, jejichž obyvatelé se domnívají, že mají dostatečný přístup k vodě. Šedé zóny značí, že obyvatelům těchto částí se v posledních letech zlepšil přístup k vodě. A konečně černou barvou jsou označeny části, které dle jejich obyvatel mají špatný, či minimální přístup k vodě Bolívii



Zdroj: Cifuentes – Kimberly – Landrigan – Tornheim 2009: 242

Obrázek č. 7: Mapa dopravní situace v Bolívii. Černěji šrafované linky zobrazují současné železniční trasy, slabší šrafování značí ty železnice, které jsou teprve plánované. Fialové linky označují silnice, logo kotvy znamená přístav



Zdroj: Chowdhury – Erdenebileg 2006: 111

Obrázek č. 8: Dítě držící námořní vlajku Bolívie během Dne Moře; stuha na jeho těle je tvořena klasickou vlajkou Bolívie



Zdroj: Moser 2016