

OPOŽDĚNÁ NEZÁVISLOST DŽIBUTSKA: STRATEGICKÉ POSTAVENÍ FRANCOUZSKÉ KOLONIE V AFRICE, CCA 1917–1977

Jan Dvořáček – Jan Záhořík

1 Úvod

Džibutsko (Džibutská republika, *Džumhúríjat Džíbútí, République de Djibouti*) se nachází v severovýchodní Africe u úžiny Báb al-Mandab, v jednom ze strategicky nejexponovanějších bodů celého kontinentu, který Afriku spojuje s Arabským poloostrovem a zároveň ji od něho odděluje.¹ I přes svou malou rozlohu 23 200 km² je Džibutsko relativně etnicky homogenní a od počátků kolonialismu bylo domovem Afarů, Somálců a Arabů.² Rozloha a etnická kompozice Džibutska též vyjadřuje zásadní aspekt celého Rohu Afriky, tedy velkou etnickou diverzitu a vícere koloniální dědictví vycházející z různých italských, francouzských a britských zájmů a teritoriálních záborů v této oblasti. Z geografického hlediska je Džibutsko součástí jednoho z méně vlídných regionů v Africe s velmi teplým a suchým klimatem. Na straně druhé se však jeho strategická poloha projevuje mimo jiné přítomností francouzských i amerických základů.³ Dějiny Džibuti od koloniálních dob do současnosti byly ovlivněny neustálou rivalitou dvou hlavních etnických skupin, Afarů a somálských Íssů, která ovlivňovala dění i v sousední Etiopii.⁴ Až do nezávislosti Džibutska podporovala Francie místní Afary, z jejichž řad se až do vzniku republiky rekrutovali představitelé politické elity, zatímco prvním prezidentem nezávislého státu se stal v roce 1977 zástupce somálských Íssů, jenž později ustavil v zemi jednostrannický systém.⁵

¹ Tato studie je součástí grantu SGS-2014-005.

² Viz např. ROUAUD, Alain: *Pour une histoire des Arabes de Djibouti, 1896–1977*. In: *Cahiers d'études africaines*, vol. 37, 1997, n° 146, s. 324.

³ BRASS, Jennifer N.: *Djibouti's unusual resource course*. In: *Journal of Modern African Studies*, vol. 46, 2008, n° 4, s. 525.

⁴ YASIN, Mohammed: *Trans-Border Political Alliance in the Horn of Africa. The Case of the Afar-Issa Conflict*. In: FEYISSA, Dereje – HOEHNE, Markus Virgil: *Borders and Borderlands as Resources in the Horn of Africa*. Oxford 2010, s. 88–89.

⁵ SCHRAEDER, Peter J.: *Ethnic Politics in Djibouti: From 'Eye of the Hurricane' to 'Boiling Cauldron'*. In: *African Affairs*, vol. 92, 1993, n° 367, s. 206–207.

Z ekonomického hlediska byla nejdůležitějším aspektem Francouzského Somálska, jak se Džibutsko v koloniální době nazývalo, železnice spojující přístav Džibuti s hlavním městem Etiopie, Addis Abebou a tím i s celým regionem Rohu Afriky, zatímco přístav zajišťoval námořní spojení s Indickým oceánem a Rudým mořem.⁶ Džibutsko tak představuje svého druhu hraniční území, v němž se střetávají africké a asijské vlivy i globální mocenské zájmy. Zároveň sloužilo jako hlavní a jediná francouzská koloniální enkláva vsunutá do teritorií s primární nadvládou Britů. Ještě před ustavením kolonie sloužil například přístav Obock severně od Džibuti pro dopravu základního zboží, ale i zbraní a munice pro etiopskou armádu císaře Menelika II.⁷ Tento trend se ještě zvýšil v období před historicky významnou bitvou u Adowy, ale i poté, především s ohledem na výstavbu železnice Addis Abeba–Džibuti.⁸

V této studii se budeme zabývat cizími zájmy (především francouzskými a etiopskými) v Džibutsku a jeho strategickým postavením v rámci Rohu Afriky. Výchozím bodem historické analýzy bude výstavba železnice, spojující Džibutsko s Addis Abebou. Tato významná součást infrastruktury v Rohu Afriky též spojila i rozdělila francouzské a etiopské zájmy jak uvnitř Etiopie, tak v Džibutsku. Studie je založena z velké části na francouzských archivních pramenech a sleduje velmi málo zkoumané téma nedávných dějin severovýchodní Afriky a pozdního kolonialismu.

2 Železnice z Džibuti do Addis Abeby

Rozhodnutí o výstavbě železnice spojující etiopské vnitrozemí s Rudým mořem a Indickým oceánem bylo významným milníkem v rozvoji Etiopie, jakož i vztahů mezi mocnostmi usilujícími o vliv v Etiopii (Itálie, Velká Británie, Francie). Od svého prvopočátku představovala železnice Addis Abeba–Džibuti ekonomickou páteř nejen Etiopie, ale celého regionu, který se na konci 19. století potýkal nejen s evropskou expanzí, ale též s rozkvětem a teritoriálními záboři etiopského impéria za vlády Menelika II (1889–1913). Dějiny železnice ukazují vzestup Etiopie i její úpadek v posledních dekadách.

Železnice byla prvním a nejdůležitějším průmyslovým projektem v Etiopii, poskytujícím nejkratší spojení s Rudým mořem o délce 784 km s převý-

⁶ Djibouti je kupříkladu vitální pro obchod s khatem, spojující Etiopii s Arabským poloostrovem; např. GEBISSA, Ezekiel: *Leaf of Allah. Khat and Agricultural Transformation in Harerghe, Ethiopia (1875–1991)*. Oxford 2004.

⁷ RUBENSON, Sven: *The Survival of Ethiopian Independence*. Addis Ababa 1991, s. 369.

⁸ Např. CAULK, Richard: *Between the Jaws of Hyenas. A Diplomatic History of Ethiopia (1876–1896)*. Wiesbaden 2002, s. 603–605.

šením zhruba 2400 metrů⁹ Konstrukce železnice představovala jasný záměr koloniálních mocností dominovat Rohu Afriky. Menelik II. si byl vědom, že bez železnice zůstane Etiopie izolována a jeho logickým krokem k rozvoji etiopské ekonomiky tak byla výstavba spojení s francouzským přístavem v Džibuti, založeným roku 1888. Teprve vítězství etiopské armády nad Italy v bitvě u Adowy v roce 1896 přimělo francouzské úřady k souhlasu s železničním spojením etiopského vnitrozemí s Francouzským Somálskem (Côte Française des Somalis). Schválení výstavby projektu však provázelo několik problémů na francouzském území. Za prvé se obyvatelé území obávali, že železnice jen umožní další expanzi evropského kolonialismu. Za druhé, majitelé velbloudích karavan se obávali konkurence v podobě železnice, která mohla významně ohrozit jejich obchodní aktivity. Koncese na výstavbu železnice byla nakonec udělena švýcarskému inženýrovi Alfredu Ilgovi, jenž se zároveň zapsal do dějin jako architekt nového hlavního města Etiopie, Addis Abeby.¹⁰ Francouzská společnost Compagnie impériale de chemins de fer éthiopiens (CIE) začala s výstavbou v roce 1897.

Hned na počátku se společnost potýkala s množstvím finančních problémů a její správci apelovali na Brity, aby se též zapojili do projektu. V roce 1902 byla CIE převedena pod kontrolu koloniálních úřadů v nově vybudovaném městě Dire Dawa ve východní Etiopii. Trojstranná dohoda z 13. prosince 1906 rozdělila Etiopii mezi tři zóny zájmu Francie, Itálie a Velké Británie.¹¹ O dva roky později se CIE změnila na Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien (CFE),¹² a mezi lety 1909 a 1959 jí předsedal Charles Michel Côte. Železnice byla oficiálně otevřena roku 1917, tedy dvacet let od zahájení stavby. Po druhé světové válce vedly další investice k zrychlení dopravy mezi Addis Abebou a Džibuti. Od roku 1948 poskytovala CFE třikrát týdně spojení se zastávkami v Dire Dawa, Awaši a Modžo, a přímou linku na přepravu zboží.¹³

⁹ O železnici existuje zejména ve francouzštině celá řada textů, např. VAN GELDER PINEDA de, Rosanna: *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba*. Paris 1995; BASUYAU, Vincent: *Le chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba*. Paris 1991; GASCON, Alain: *Fin du chemin de fer, fin de Grande Éthiopie. La mort annoncée du chemin de fer de Menilek*. In: CHALÉARD, J. L. – CHANSON-JABEUR, Ch. – BÉRANGER, Ch. (éds.): *Le chemin de fer en Afrique*. Paris–Karthala 2006, s. 35–54.

¹⁰ KÜNG, Heribert: *Staatsminister Alfred Ilg (1854–1916), ein Thurgauer am Hof Kaiser Menelik II. von Äthiopien*. Zürich 1999.

¹¹ ZEWDE, Bahru: *A History of Modern Ethiopia, 1885–1991*. Oxford 2001, s. 84–85.

¹² PRIJAC, Lukian: *Antony Klobukowski et le traité franco-éthiopien de 1908*. Paris 2003.

¹³ Centre des Archives diplomatiques de Nantes (dále CADN), AA-Ambassade/B, kart. 29, Bulletin of Franco-Ethiopian Chamber of Commerce, n° 4, May 1948.

Struktura CFE se významně změnila po podpisu smlouvy mezi Etiopií a Francií dne 12. listopadu 1959. Výsledkem smlouvy bylo rozdělení CFE mezi rovnocenné francouzské a etiopské podílňíky. V čele společnosti stála rada ředitelů, byla složená z šesti Etiopanů a šesti Francouzů. Zároveň se zvýšily investice do modernizace trati sahající do výše 19 miliónů franků určené na kompletní rekonstrukci části trati z Dire Dawa do Addis Abeby mezi lety 1960 a 1966. Etiopský program investic v této oblasti byl usnadněn poskytnutím grantů od francouzské vlády. To zároveň etiopské straně umožnilo posílat vybranou část personálu trati na každoroční výcvik do Francie, který byl poskytován francouzskými státními drahami SNCF za účelem postupného zvyšování kvalifikace zaměstnanců železnice. Smlouva zároveň poskytla Etiopii vlastní prostředky v Džibuti, jakož i další koncese v oblasti železniční dopravy.¹⁴ V šedesátých letech se zároveň velmi diskutoval projekt železnice, vedoucí do Sidamo,¹⁵ ale nikdy nedošlo k implementaci dohody z roku 1964 o jejím zřízení. Když roku 1977 získalo Francouzské teritorium Afarů a Issů (od 1967 název bývalého Francouzského Somálska) nezávislost pod jménem Republika Džibuti, došlo k převedení práv na železnici na oba sousední státy (Džibuti a Etiopie, pozn. aut.) a v březnu roku 1981 byla vytvořena Compagnie du chemin de fer Djibouto-Éthiopienne (CDE) se společným výkonným výborem.

3 Francouzsko-etioipské zájmy v Džibuti

Na konci 19. století bylo Džibuti místem četných diplomatických setkání, zejména v důsledku zhoršujících se vztahů mezi Itálií a Etiopií po bitvě u Adowy, jakož i kvůli silícímu vlivu Ruska v Rohu Afriky, neboť Rusové podporovali ortodoxní křesťanský stát v Etiopii.¹⁶ Pro Francouze měla výstavba železnice ještě jeden význam a tím byla stanice Dire Dawa, kde na počátku 20. století vyrostlo nové město, jež sloužilo jako svého druhu „sanatorium pro francouzskou komunitu v Džibuti, migrující sem během léta kvůli suchému klimatu ve své kolonii“.¹⁷ V té době dosahovalo Džibutsko rozlohy přibližně 23 000 km² se zhruba 800 000 obyvateli. Kolonie hosti-

¹⁴ CADN, AA-Ambassade/B, kart. 60, Speech of the Emperor Haile Selassie during the official visit of General de Gaulle to Ethiopia, 28 August 1966.

¹⁵ Tehdejší název jedné z provincií na jihu Etiopie.

¹⁶ LEWIS, David Levering: *The Race to Fashoda. European Colonialism and African Resistance in the Scramble for Africa*. New York 1987, s. 123–125.

¹⁷ ZEWDE, Bahru: *The City Centre: A Shifting Concept in the History of Addis Ababa*. In: ZEWDE, Bahru (ed.): *Society, State, and History. Selected Essays*. Addis Ababa 2008, s. 485.

la americké, francouzské a německé jednotky, jakož i nepočtený japonský kontingent. Jejich přítomnost měla velký význam pro celou východní Afriku s ohledem na to, že se jednalo o strategické místo na křižovatce námořních a obchodních cest. Oblast dnešního Džibutska přitahovala pozornost svých sousedů a dalších námořních mocností po dlouhou dobu moderních dějin. Co bylo hlavním důvodem toho, že si Francouzi ponechali dané teritorium až do roku 1977, tedy poměrně dlouho po dekolonizaci většiny Afriky? Abychom správně porozuměli francouzské politice v Rohu Afriky, musíme se vrátit do doby takzvaného dělení Afriky na konci 19. století, jež se rozproudila po Berlínské konferenci v letech 1884–1885. To byl příklad francouzské přítomnosti v tadžurském zálivu, situovaném v těsné blízkosti úžiny Báb al-Mandab, oddělující Jemen od Džibutska.

Politika spolupráce mezi oběma zeměmi byla umocněna Léoncem Lagardem a jeho misí, která rozvinula vztahy s východoetiopským muslimským Hararem a následným přesunutím úřadu do Addis Abeby v roce 1896. Menelik II. přivítal Lagarda vřele, objímaje ho před vchodem do svého paláce. Císař vyjádřil přání obnovit smlouvu, uzavřenou králem Ludvíkem Filipem, potvrzující úlohu Džibuti jako jediného místa pro etiopský obchod. Smlouva též poskytovala Francii mnoho privilegií. Na rozdíl od jiných diplomatů a agentů evropského kolonialismu v Africe byl Lagarde schopen dosáhnout diplomatického úspěchu bez větších nákladů finančních i lidských.

O vřelosti vztahu mezi Lagardem a představitelem etiopského císařství svědčí i událost před bitvou u Adowy, při níž Ras Makonnen svěřil do náručí Lagardovi kolébku se spícím dítětem, budoucím císařem Haile Selassiem, a požádal jej, aby se v případě úmrtí v bitvě postaral o svěřeného následníka trůnu.¹⁸ V roce 1897 podepsaly Etiopie a Francie smlouvu, která ustavila hranice mezi oběma teritorii. Během konference v Londýně roku 1906 si tři evropské mocnosti, tedy Itálie, Francie a Velká Británie, rozdělily sféry ekonomického vlivu v Etiopii výměnou za garanci teritoriální suverenity. Po podpisu smlouvy se vztahy mezi Francií a Etiopií zhoršily, neboť Etiopané přestali Francouzům důvěřovat a považovali trojstrannou dohodu za ohrožení své nezávislosti. Francouzské Somálsko a Etiopie sdílely několik společných zájmů s ohledem na jejich geografickou polohu.

Po osvobození Etiopie od italské okupace v roce 1941 se otázka znovuobnovení železnice a rozvoj přístavu v Džibuti stane primárním zájmem Francie v oblasti. Sílicí pozice Velké Británie v regionu však vedla francouzské politiky k přímému jednání s Britskou vojenskou správou ohledně obnove-

¹⁸ CADN, AA-Ambassade/B, kart. 20, Extrait de l'Auvergne chez elle et à travers le monde par Raymond Cortat, s. 5.

ní působení francouzského personálu na železnici, zatímco cílem britského velení bylo zachování pozic v Somálsku a kontrola vstupu do Rudého moře.¹⁹ Po skončení druhé světové války se Džibuti ve Francouzském Somálsku transformovalo roku 1949 na svobodný přístav a jak správa, tak policie byly zajištěny francouzskými úřady.²⁰

Roku 1953 v době „gaullistické opozice“ podnikl generál de Gaulle velkou cestu po francouzském impériu v Africe, včetně Francouzského Somálska. Na konci cesty navštívil též Etiopii, aby se setkal s císařem Haile Selassiem, s nímž navázal kontakt již při císařově exilu v Londýně během italské okupace, a aby ocenil jeho úspěchy.²¹ Státní návštěva v srpnu 1966 byla důležitá hned z několika důvodů. Za prvé šlo o opětování císařovy návštěvy Paříže v roce 1959. Za druhé se návštěva odehrávala na pozadí bouřlivých demonstrací v Džibutsku na podporu nezávislosti, které dosáhly vrcholu právě při de Gaullově pobytu v Džibuti. Nacionalistický projekt Velkého Somálska (spojení Italského, Britského, Francouzského Somálska, východoetiopské oblasti Ogaden, respektive i severovýchodní Keni) byl hlavním tématem rozhovorů mezi oběma představiteli. Tato záležitost rezonovala ve vztazích mezi oběma zeměmi přinejmenším od roku 1959. Etiopskou vládu zajímala především otázka sovětské zbrojní podpory Somálsku, jež se začala výrazně zvyšovat právě od roku 1966, jakož i otázka britského odchodu z Adenu, který byl naplánován na rok 1968 a ve svém důsledku znamenal rozšíření arabského vlivu v bezprostřední blízkosti Etiopie. Z toho důvodu hledala Etiopie způsob, jak vybavit svou armádu, například prostřednictvím francouzské vojenské spolupráce. Smyslem bylo vytvoření rovnováhy v oblasti kvality i kvantity vojenského vybavení, i vzhledem k tomu, že americké dodávky zbraní byly považovány za nedostatečné v porovnání se somálským vybavením.

Prezident Charles de Gaulle sice zpochybňoval možnosti somálské vojenské hrozby, ale zároveň přislíbil zvážit etiopské požadavky. Na závěr rozhovoru s etiopským premiérem Aklilu Habte Woldem se de Gaulle dotkl otázky etiopských obav z budoucnosti Francouzského Somálska: „Musíme též zvážit fakt, že Džibutsko bylo součástí etiopského impéria. Víc, než kdykoliv jindy, od založení železnice Džibuti-Addis Abeba se stalo Džibuti naším přirozeným prostorem... Pokud místní úřady respektují práva afarské majority, etiopské zájmy budou uchráněny. Pokud Francie odejde, byli bychom neradi

¹⁹ CADN, AA-Ambassade/B, kart. 20, Franco-Ethiopian talks on Djibouti 1944–1948, Memorandum on the French policy in Ethiopia on 22 June 1944, GB/TP, s. 1–3.

²⁰ CADN, AA-Ambassade/B, kart. 20, About the Port of Djibouti: Letter of the Minister of Foreign Affairs to Ambassador of France in Addis Abeba, A. L. n° 29, 7 December 1945.

²¹ *Foccart parle I: entretiens avec Philippe Gaillard*. Paris 1995, s. 105–106.

znevýchodnění, nebyli bychom rádi, pokud by Íssové získali vše a Afarové nic.“²²

Francouzský přístup k teritoriu byl diskutován během každého setkání, a to i na té nejvyšší politické úrovni. Je třeba říci, že v dané době byla ve Francii představa nezávislého Džibutska vnímána jako nepřijatelná, což již ale dávno neplatilo ve vztahu k ostatním zemím subsaharské Afriky. Na straně druhé je třeba zmínit snahy Etiopie směřující k podpoře džibutské nezávislosti s vidinou vytvoření takzvané Velké Etiopie z dob vlády císaře Menelika II. V tomto smyslu byla rovněž diskutována francouzská podpora etiopských ozbrojených složek, a to především formou přímého poskytování zbraní či finančních prostředků, sloužících k jejich nákupu.

Generál de Gaulle reagoval na etiopskou snahu o posílení armády jednoznačným stanoviskem: „V principu nemá Francie žádný zájem na posilování Etiopie.“ Tato odpověď byla pro etiopskou stranu natolik zřejmá, že již neusilovala o další jednání. V srpnu 1966 navštívil generál de Gaulle Francouzské Somálsko a Addis Abebu, kde v rozhovoru s císařem opakoval, že Francouzi nemají žádnou motivaci ve Francouzském Somálsku zůstat. O dva týdny později vystoupil Haile Selassie s veřejným prohlášením, v němž Francouzské Somálsko označil za jednu ze ztracených etiopských provincií, která by měla být z historického, ekonomického i strategického hlediska integrální součástí Etiopie. Označil dokonce Afary za většinovou populaci země a Somálce za nedávné migranty. Dle jeho názoru byly zájmy obyvatel Francouzského Somálska v souladu se zájmy etiopskými.²³

Referendum v Džibuti roku 1967 bylo organizováno francouzskou vládou jako reakce na demonstrace a nepokoje v poslední kolonii v Africe. Počet hlasů pro a proti odpovídal zhruba etnickému rozložení populace, neboť většina Afarů hlasovala pro nezávislost, zatímco většina Íssů proti nezávislosti.²⁴ Referendum v každém případě umožnilo vytvořit nový status kolonie, zaručující teritoriální autonomii při zachování členství v rámci Francouzské republiky. Referendum z března 1967 tak umožnilo rekonstituci vazeb s Francií pod novým názvem – Francouzské území Afarů a Íssů – odkazující ke složení obyvatelstva. To představovalo velký úspěch především pro Afary, jejichž strana, Národní svaz za nezávislost (NUI), dominovala džibutské politice.

²² Tamtéž, s. 528.

²³ SPENCER, John H: *Ethiopia at Bay: A Personal Account of the Haile Selassie Years*. Algonac 1984, s. 332.

²⁴ *Année africaine 1967*. Chronique des États – le Territoire des Afars et des Issas, s. 515.

Výše zmíněné referendum se stalo předmětem kritiky ze strany Organizace spojených národů, protože Francie nesouhlasila s účastí pozorovatelů OSN, byť bylo zvykem, že v zemích takzvaného Třetího světa probíhal monitoring voleb pod záštitou OSN. Odmítnutí spolupráce s OSN v kombinaci s nepřehlednou politickou situací charakterizovanou mnoha neregulérnostmi při volbách mělo velký dopad na vztahy mezi Francií a Francouzským územím Afarů a Issu (TFAI): „Bylo smutné, že Francie, která učinila tolik v otázce dekolonizace, ohrozila svou image před zraky celého světa. Bylo zřejmé, že lidé Francouzského Somálska chtějí nezávislost. Na straně druhé je třeba poznamenat, že zde panovala reálná obava ze ztráty ekonomické pomoci v případě vyslovení se pro nezávislost.“²⁵

Oficiální francouzské diplomatické zdroje popisují referendum z března 1967 jako demokratické a zdůrazňují, že obyvatelé bývalého Francouzského Somálska se nevyslovili pro nezávislost. Dle francouzských statistik odevzdalo hlasy 37 221 z celkového počtu 39 312 zaregistrovaných voličů. Z nich se vyslovilo pro zachování spojení s Francií 22 555, zatímco pro nezávislost hlasovalo 14 666.²⁶ Somálská vláda výsledky referenda neakceptovala, neboť dle jejích slov nešlo o demokratickou volbu. Francie silně oponovala pan-somálskému hnutí, založenému na koncepci Velkého Somálska, které mělo zahrnovat i Území Afarů a Issů.²⁷ Etiopie se silnou somálskou menšinou v regionu Ogaden zastávala podobně rezervované stanovisko. Regionální a etnická rivalita a existence politických stran s různými podporovateli (Etiopie, Somálsko) vedla ke zvýšení násilí v průběhu 70. let, tedy těsně před vyhlášením nezávislosti.²⁸ Aby si pojistila své bezpečnostní a ekonomické zájmy v Africe, uzavřela Francie řadu dohod o spolupráci v oblasti a iniciovala rozmístění vojenských základů v různých afrických státech, Francouzské území Afarů a Issů nevymáhá.²⁹

²⁵ CADN, AA-Ambassade/B, kart. 21, Telegram of the IV. Diplomatická komise v Paříži – Territoire français des Afars et des Issas, n° 4271, New York, 15 December 1967, podepsán M. Armand Bérard.

²⁶ *Documents diplomatiques français* (DDF) 1967, vol. I, s. 334. Dnes je velmi obtížné hodnotit průběh tohoto referenda, nicméně výsledky publikované v oficiálních dokumentech ve Francii víceméně odrážejí etnickou kompozici mezi Afary a Issy, a jsou tudíž v souladu s výše uvedeného tvrzení. Na druhou stranu není žádný důkaz o tom, že by Issové volili svobodně, jak uvádí citovaný dokument francouzské zahraniční politiky.

²⁷ MARKS, Thomas A. *Djibouti: France's Strategic Toehold in Africa*. In: *African Affairs*, vol. 73, 1974, n° 290, s. 101.

²⁸ *New Trouble for French Colony on Red Sea*. In: *MERIP Reports*, 1976, n° 45, s. 22.

²⁹ MARKS, T. A.: c. d., s. 95–97.

V roce 1971 francouzský prezident Pompidou v rozhovoru s etiopským ministrem zahraničí Aklilu Habte Woldem prohlásil, že Francie bude chránit Etiopii před somálskými plány a odpoví na žádosti USA a Velké Británie ohledně zachování bariéry proti vstupu Sovětského svazu ze Somálska a Jižního Jemenu. Pompidou zároveň vyjádřil pochopení nad tím, že pokud Francie někdy odejde z Území Afarů a Íssů, může Etiopie považovat za nutné přistoupit k sebeobraně všemi možnými prostředky.³⁰

4 Závěr

I přes svou malou rozlohu bylo Džibutsko vždy významným místem ve strategicky významném Rohu Afriky. Obklopeno italským, britským a etiopským impériem, francouzské teritorium zvané nejprve Francouzské Somálsko, poté Francouzské území Afarů a Íssů (TFAI) a nakonec v období nezávislosti Džibutsko přispělo svým dílem k rozdělení somálsky hovořících obyvatel, ale zároveň spojilo vnitrozemí Rohu Afriky s pobřežím a zapojilo jej prostřednictvím železnice a přístavu do mezinárodního obchodu. Krátce po skončení koloniální vlády v Džibutsku a ustavení socialistické vojenské vlády v Etiopii přestalo železniční spojení fungovat a teprve relativně nedávno došlo k obnovení činnosti na trase Dire Dawa-Džibuti, zatímco celková rekonstrukce železnice bude dlouhodobým procesem. Ekonomický a politický status Džibutska byl dramaticky ovlivněn změnami v sousedních zemích, Somálsku a Etiopii, poté, co došlo k pádu diktátorských režimů na počátku devadesátých let. Džibutská vláda ztratila své ochránce, což vedlo k mobilizaci uprchlíků a demobilizovaných vojáků, určených k boji proti různým ozbrojeným skupinám.³¹ Na konci devadesátých let se důležitost Džibuti mnohonásobila vzhledem k eritrejsko-etioipské válce, jež vrátila přístavu někdejší význam a lesk z období existence železnice. To vedlo takřka vzápětí k expanzi a modernizaci přístavu, aby odpovídal potřebám a požadavkům Etiopie.³² Etiopie i nadále zůstává hlavním mezinárodním klientem přístavu v Džibuti. To na druhé straně neznamená, že by vztahy mezi oběma zeměmi byly poklidné, jak odhalují pravidelné spory o výši zdanění a cen. Na straně druhé Džibutsko zaznamenalo hmatatelné výsledky, plynoucí z ustavení

³⁰ SPENCER, J. H.: c. d., s. 333.

³¹ ABDALLAH, Abdo A.: *State Building, Independence and Post-Conflict Reconstruction in Djibouti*. In: DAHRE, Ulf Johansson (ed.): *Post-Conflict Peace-Building in the Horn of Africa*. Lund 2007, s. 275–276.

³² STYAN, David: *Djibouti: Changing Influence in the Horn's Strategic Hub*. In: Chatham, AFP BP 2013/01, s. 5.

dobrých vztahů s Etiopií. Příkladem může být elektřina, jejímž je nyní Etiopie výsadním exportérem a jejíž export z Etiopie vedl v Džibutsku ke snížení cen, přispívajících k ekonomickému oživení.³³ Naopak, stabilní podmínky v Džibuti přinesly ekonomické oživení i do Etiopie, neboť tamní přístav stále slouží (kromě Somalilandu) jako hlavní exportní místo pro etiopské zboží.

RESUMÉ

OPOŽDĚNÁ NEZÁVISLOST DŽIBUTSKA:

STRATEGICKÉ POSTAVENÍ FRANCOUZSKÉ KOLONIE V AFRICE, CCA 1917–1977

Během koloniálního období přitahoval Roh Afriky zájmy řady mocností, zejména díky své strategické poloze spojující vnitrozemskou Afriku s Indickým oceánem, Blízkým východem a Středomořím. Od otevření Suezského kanálu se tak celý region stal významnou námořní cestou spojující evropské, asijské a africké obchodní trasy. Francouzské koloniální aktivity v Rohu Afriky začaly zhruba ve stejný čas a kulminovaly výstavbou železnice mezi Džibuti a Addis Abebou (dostavěné roku 1917). Všechny zmíněné aspekty hrály významnou úlohu při dekolonizaci území. Opožděná nezávislost Džibutska vyvolávala tenze mezi Francií a Etiopií, které se zkomplikovaly po nezávislosti Somálska v roce 1960, jehož teritoriální nároky zesílily v souvislosti s ideou tzv. Velkého Somálska.

Klíčová slova: Džibutsko, Etiopie, Somálsko, Francie, kolonialismus, železnice

SUMMARY

THE BELATED INDEPENDENCE OF DJIBOUTI:

*THE STRATEGIC POSITION OF THE FRENCH COLONY IN AFRICA,
CA. 1917–1977*

For decades, the Horn of Africa has attracted the attention of world powers, especially because of its strategic position on the geopolitical map,

³³ Tamtéž, s. 6–7.

which enables it to control a strategically important region in the Middle East and in the Indian Ocean. Since the opening of the Suez Canal, the whole region has become one of the most important sea waterways connecting European, African and Asian trade routes. French colonial activities in the Horn started around the same time and culminated in the construction of a strategic railway from Djibouti to Addis Ababa. All of the above-mentioned aspects played a very significant role during the time of decolonization. The belated independence of the sea port of Djibouti caused tensions in Franco-Ethiopian relations, which became extremely complicated after the independence of Somalia, whose territorial claims had intensified after 1960.

Keywords: Djibouti, Ethiopia, Somalia, France, colonialism, railway

doc. PhDr. Jan Záhořík, Ph.D.
Centrum afrických studií
Katedra blízkovýchodních studií
Filozofická fakulta
Západočeská univerzita v Plzni
Sedláčkova 15
37 763 Plzeň
Česká republika
e-mail: jzahorik@khv.zcu.cz

Mgr. Jan Dvořáček
Centrum afrických studií
Katedra blízkovýchodních studií
Filozofická fakulta
Západočeská univerzita v Plzni
Sedláčkova 15
37 763 Plzeň
Česká republika
e-mail: dvoracekhonzal@seznam.cz