

პოლიტიკური მეცნიერება და საერთაშორისო ურთიერთობები

თეოდორ რუზველტი და პანამის არხი

დავით გეგეჩკორი

d.gegechkori@atsu.edu.ge

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ქუთაისი, საქართველო

DOI:<https://doi.org/10.52340/atsu.2026.1.27.19>

XX საუკუნის დასაწყისში, შეერთებული შტატების საგარეო პოლიტიკამ განსაზღვრა რამდენიმე ძირითადი მიმართულება, რომელთაგან განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა ლათინური ამერიკის პოლიტიკას. ამ პოლიტიკის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ეტაპს წარმოადგენდა პანამის დამოუკიდებლობის უზრუნველყოფა კოლუმბიიდან და შემდგომი პანამის არხის მშენებლობის განხორციელება, პრეზიდენტ თეოდორ რუზველტის ხელმძღვანელობით. 1904 წელს აშშ-ს მთავრობამ ოფიციალურად დაიწყო არხის მშენებლობა, ხოლო პირველი გემმა არხზე წარმატებით გაიარა 1914 წლის 15 აგვისტოს, რაც ნიშნავდა მისი საოპერაციო გახსნას. რუზველტის დიპლომატიური მცდელობების შედეგად, შეერთებულმა შტატებმა დაამყარეს კონტროლი არხზე, რამაც მნიშვნელოვნად გააძლიერა ქვეყნის სტრატეგიული პოზიცია არა მხოლოდ ლათინურ ამერიკაში, არამედ მსოფლიო მასშტაბით, შესაძლებლობების უზრუნველყოფით, რომ ფლოტი ეფექტურად და რაც მთავარია სწრაფად გადაადგილებულიყო ატლანტისა და წყნარი ოკეანის შორის. ამ მოვლენებმა მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია შეერთებული შტატების მომავალი გეოპოლიტიკური და ეკონომიკური შესაძლებლობების ჩამოყალიბებაზე.

საკვანძო სიტყვები: ძალთა ბალანსი, მონროს დოქტრინა, კლეიტონ-ბულვერის ხელშეკრულება, ჰეი-პაუნსფოტის ხელშეკრულება, სტრატეგიული ინტერესები

XX საუკუნის დასაწყისამდე ამერიკის საგარეო პოლიტიკაში ჭარბობდა იზოლაციონისტური ტენდენციები. XX საუკუნის დასაწყისამდე ამერიკის საგარეო პოლიტიკის „იზოლაციონისტურად“ დახასიათება თანამედროვე ისტორიოგრაფიაში სერიოზულ დებატებს იწვევს. ტრადიციული ინტერპრეტაცია, რომელიც უკავშირდება ჯორჯ ვაშინგტონისა და ჯეიმს მონროს დოქტრინალურ მემკვიდრეობას,

დ. გაგაჭორი

ხაზს უსვამს ევროპისგან დისტანცირებას, თუმცა უფრო თანამედროვე მიდგომები მიუთითებს, რომ ეს პოლიტიკა უფრო სწორად უნდა განვიხილოთ, როგორც სელექციური ჩართულობა: ევროპაში თავშეკავება, მაგრამ რეგიონში აქტიური ექსპანსია. აშშ ცდილობდა თავი აერიდებინა ევროპულ პოლიტიკურ და სამხედრო კონფლიქტებში ჩართვისგან. ამ ხედვით, იზოლაციონიზმი განიხილება როგორც შეგნებული სტრატეგია რესპუბლიკის დაცვისა და შიდა განვითარების უზრუნველყოფის მიზნით.

თუმცა, რევიზიონისტული და ნეორევიზიონისტული მიდგომები ამ სურათს მნიშვნელოვანწილად აკრიტიკებს. მათი აზრით, „იზოლაციონიზმი“ მეტწილად მითია, რადგან აშშ უკვე XIX საუკუნეში აქტიურად ავრცელებდა საკუთარ გავლენას კონტინენტზე.

რეალისტური სკოლა, რომელიც საერთაშორისო ურთიერთობებს ძალთა ბალანსისა და ინტერესების პრიზმაში ხედავს, ამ პროცესს კიდევ უფრო პრაგმატულად განმარტავს. რეალისტებისათვის აშშ-ის „იზოლაციონიზმი“ იყო არა იდეოლოგიური არჩევანი, არამედ სტრატეგიული გათვლა: სანამ ქვეყანა სუსტია, თავს არიდებს დიდ კონფლიქტებს; ხოლო ძალის ზრდასთან ერთად ბუნებრივად გადადის აქტიურგლობალურპოლიტიკაზე. სწორედ ამლოგიკითაიხსნებათეოდორ რუზველტის ეპოქა, როდესაც ამერიკა უკვე ღიად აცხადებს საკუთარ ძალაუფლებას და ცდილობს გავლენის გლობალურ გაფართოებას.

ლიბერალური სკოლა განსხვავებულ აქცენტს აკეთებს: მისი წარმომადგენლები ხაზს უსვამენ, რომ აშშ-ის თავდაპირველი „იზოლაციონიზმი“ უფრო ინსტიტუციური და იდეოლოგიური იყო -რესპუბლიკური ღირებულებების დაცვა, მუდმივი არმიისა და „მეფელი ევროპის“ პოლიტიკისგან დისტანცირება. თუმცა, ეკონომიკური ინტეგრაციის ზრდამ და საერთაშორისო ვაჭრობის გაფართოებამ ეს მიდგომა თანდათან დაასუსტა.

კონსტრუქტივისტული პერსპექტივა კი ყურადღებას ამახვილებს იდენტობასა და დისკურსზე: მათი აზრით, „იზოლაციონიზმი“ იყო ეროვნული თვითაღქმის ნაწილი - ამერიკა როგორც „განსხვავებული“ და „გამორჩეული“ ქვეყანა, რომელიც თავიდან ერიდება „დაბინძურებულ“ ევროპულ პოლიტიკას, მაგრამ მოგვიანებით საკუთარ მისიად აღიქვამს მსოფლიო წესრიგის ფორმირებას.

ამ კონტექსტში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება თეოდორ რუზველტის საგარეო პოლიტიკურ ხედვას. მისი ცნობილი ფორმულა -“Speak softly and carry a big stick; you will go far”, „ილაპარაკე მშვიდად, მაგრამ ხელში დიდი ჯოხი გეჭიროს - შორს წახვალ.“ გამოხატავს დიპლომატიისა და ძალის კომბინაციას, რაც რეალისტურ საგარეო

პოლიტიკას შეესაბამება და აშკარად სცილდება კლასიკურ იზოლაციონიზმს (Roosevelt 1900, 14). აღნიშნული მიდგომა მიუთითებს, რომ აშშ აღარ შემოიფარგლება პასიური ნეიტრალიტეტით, არამედ აქტიურად ქმნის ძალის ბალანსს საკუთარი ინტერესების შესაბამისად.

რუზველტის ინტერვენციონისტული ხედვა განსაკუთრებით მკაფიოდ გამოიხატა მონროს დოქტრინის მისიეული ინტერპრეტაციით „მუდმივი სამართალდარღვევები...ამერიკაში, ისევე როგორც სხვა რეგიონებში, საბოლოოდ შეიძლება საჭირო გახადოს ცივილიზებული სახელმწიფოს მხრიდან ჩარევა“ (Roosevelt 1904, 21). ამ განცხადებით აშშ ფაქტობრივად იღებს „რეგიონული პოლიციელის“ ფუნქციას, რაც უკვე აშკარად სცილდება იზოლაციონიზმის ჩარჩოებს და მიუთითებს ჰეგემონიური როლის ჩამოყალიბებაზე დასავლეთ ნახევარსფეროში.

გარდა ამისა, რუზველტის იდეოლოგიური პოზიცია ნათლად ჩანს მის სხვა გამოსვლებში: „ეს არა მხოლოდ ჩვენი უფლებაა, არამედ ჩვენი მოვალეობაცაა, რომ მსოფლიო საქმეებში მნიშვნელოვანი როლი შევასრულოთ“ (Roosevelt 1900, 19). ეს ფორმულირება ასახავს ამერიკული საგარეო პოლიტიკის ღრმა ტრანსფორმაციას-სახელმწიფოს, რომელიც თავს არიდებდა ევროპულ პოლიტიკას გარდაიქმნა აქტიურ გლობალურ ძალად, რომელსაც საკუთარი მისია გააჩნია საერთაშორისო სისტემაში.

ამგვარად, თეოდორ რუზველტის პოლიტიკა შეიძლება განვიხილოთ, როგორც გარდამტეხი ეტაპი, სადაც იზოლაციონიზმი ტრანსფორმირდება „აქტიურ ჩართულობად“. მისი დოქტრინა აერთიანებს ძალის პოლიტიკას, ინსტიტუციურ ხედვებსა და იდეოლოგიურ ელემენტებს, რაც საფუძველს უყრის აშშ-ის XX საუკუნის გლობალურ როლს. სწორედ თ. რუზველტის ხელში კი აღმოჩნდა მმართველობის ის სადავებები, რომელთა მეშვეობით მან ამერიკა გამოიყვანა იზოლაციონიზმიდან და მსოფლიო მოვლენებში ჩაერთო. თ. რუზველტი დარწმუნებული იყო, რომ სწორედ ამერიკას უნდა ეთამაშა გადამწყვეტი როლი მსოფლიო პოლიტიკაში.

თ. რუზველტი იყო შესანიშნავი პოლიტიკოსი, რომელმაც შეისწავლა ძალთა თანაფარდობა. ის მოითხოვდა, რომ ამერიკას შეესრულებინა შესაბამისი როლი საერთაშორისო პოლიტიკაში. ამას ამართლებდა ეროვნული ინტერესებით და თვლიდა, რომ მსოფლიო ძალთა თანაფარდობა შეუძლებელი იქნებოდა, თუკი ამერიკა არ გახდებოდა მისი შემადგენელი ნაწილი.

XX საუკუნის დასაწყისამდე ამერიკის საგარეო პოლიტიკა თავისი არსით ძალიან მარტივი იყო: განეხორციელებინა თავისი მისია და არ დაევალებულებინა თავი ევროპასთან კავშირში (Mowry 1958, 64). მსგავსი პოლიტიკის შედეგი გახლდათ ამერიკის გადაწყვეტილება

დ. გეგეჭორი

ევროპის ძალისმიერი პოლიტიკის გამორიცხვის შესახებ დასავლეთის ნახევარსფეროს პრაქტიკიდან. „მონროს დოქტრინამ“, რომელიც გამოაცხადეს 1823 წელს, ოკეანე, რომელიც ჰყოფდა აშშ-ს და ევროპას, შუა საუკუნეების ციხესიმაგრის მიწათხრილად გადააქცია. XIX საუკუნის 80-იანი წლების ბოლოს ამერიკამ დაიწყო ფლოტის მშენებლობა, რომელიც ჯერ კიდევ 1880 წელს ჩილეს, ბრაზილიისა და არგენტინის ფლოტზე მცირე იყო. მთელი XIX საუკუნის განმავლობაში დიდი ბრიტანეთი ითვლებოდა ამერიკის ინტერესების უდიდეს მტრად, სამეფო სამხედრო-საზღვაო ფლოტი კი – სერიოზულ სტრატეგიულ საფრთხედ.

XX ს. დასაწყისში ამერიკის შეერთებული შტატების საგარეო პოლიტიკაში გამოიკვეთა რამდენიმე მთავარი მიმართულება, რომელთა შორის პირველ ადგილზე იყო ლათინოამერიკული მიმართულება. თ. რუზველტის ამ პოლიტიკის მთავარი მოვლენა იყო კოლუმბიისთვის პანამის წართმევა და იქ არხის აგება (Roosevelt 1946, 46).

თავისი მიზნების შესასრულებლად ამერიკას უკვე გააჩნდა ძლიერი სამხედრო-საზღვაო ფლოტი, რომელიც ატლანტიკისა და წყნარი ოკეანეების სანაპიროებზე ბაზირდება. გაჩნდა აუცილებლობა ფლოტი სწრაფად გადაესროლათ ერთი ოკეანიდან მეორეში. მეწარმეთა და სამხედრო წრეებში XIX ს. შუახანებიდან მუსირებდა ეს იდეა. ესპანეთ-ამერიკის ომის მსვლელობისას საჭირო გახდა კრეისერ „ორეგონის“ გადასროლა წყნარი ოკეანედან ატლანტის ოკეანეში. გემის რეისის შესრულებას თითქმის ორ თვენახევარი მოუწია.

1898 წელს პრეზიდენტმა მაკ-კინლიმ არაორაზროვნად განაცხადა, რომ ოკეანეთშორისი არხი უნდა აგებულიყო ამერიკის კონტროლის ქვეშ. პრობლემა ამერიკისთვის იყო ინგლისის ინტერესები აღნიშნულ რეგიონში. ჯერ კიდევ 1850 წელს ინგლის-ამერიკას შორის დაიდო შეთანხმება, რომელსაც „კლეიტონ-ბულვერის ხელშეკრულება“ ეწოდა (Dobson 1976, 72).

მისი არსი შემდეგში მდგომარეობდა: ინგლისი და აშშ იღებდნენ ვალდებულებას არ დაეწესებინათ თავიანთი კონტროლი ნიკარაგუაზე და ცენტრალური ამერიკის რომელიმე ნაწილზე, სადაც სავარაუდოდ უნდა აგებულიყო არხი. ხელშეკრულება თანაბარ პირობებს ანიჭებდა მხარეებს არხზე. სანამ ამერიკას არ ჰყავდა ძლიერი საზღვაო-სამხედრო ფლოტი, ის იძულებული იყო აეტანა ეს ხელშეკრულება.

სამოქალაქო ომის შემდეგ ამერიკამ დაიწყო დიპლომატიური ბრძოლა, რათა კლეიტონ-ბულვერის ხელშეკრულება გაეუქმებინა. 1876 წელს ამერიკამ ნიკარაგუასთან დადო შეთანხმება, რომლის თანახმადაც ორივე მხარე თანაბრად ისარგებლებდა ნებისმიერი იმ გზით, რომელიც

შეაერთებდა ატლანტიკისა და წყნარ ოკეანეებს. ხელშეკრულების ძალაში შესვლისთვის აუცილებელი იყო კლეიტონ-ბულვერის ხელშეკრულების ანულისრება, რაც ოფიციალურად მხოლოდ 1901 წელს განხორციელდა (Beale 1986, 67).

სწორედ ამ პერიოდში საფრანგეთმა მიიღო კონცესია არხის მშენებლობის თაობაზე. ამ საქმით დაინტერესდა სუეცის არხის ავტორი, ფერდინანდ ლესეპსი. არსებობდა ორი პროექტი: ერთის თანახმად არხი უნდა აეგოთ ნიკარაგუის ტერიტორიაზე, ხოლო მეორე პროექტი ითვალისწინებდა არხის მშენებლობას კოლუმბიის ტერიტორიაზე, კერძოდ პანამის ველზე.

რადგან პანამა იმ დროს კოლუმბიის შემადგენლობაში შედიოდა, ფერდინანდ ლესეპსმა კოლუმბიის ტერიტორიაზე მოითხოვა არხის მშენებლობა, რადგან მანძილი უფრო მცირე იყო და სამუშაოები უფრო სწრაფად დასრულდებოდა. შეიქმნა „ოკეანეთა შორის არხის უნივერსალური კომპანია“, რომელმაც მიიღო 100 მილიონი დოლარი — ბუნებრივია, ასეთ ვითარებას ამერიკა არ შეურიგდებოდა.

1880წ. პრეზიდენტმა ჰარისონმა კონგრესისადმი გზავნილში აღნიშნა, რომ „ამერიკა ისწრაფვის ააშენოს არხი ამერიკის კონტროლის ქვეშ და ამას არ დაუთმობს არც ერთ ევროპულ ქვეყანას“ (United States Congress. S. 1954, 1014–1015).

სახელმწიფო მდივანი ევერტსი ცდილობდა კოლუმბიასთან დაედო ხელშეკრულება, რომლის თანახმადაც ამერიკა იქნებოდა კოლუმბიის სუვერენიტეტის გარანტი და ის ითამაშებდა მთავარ როლს ყველა იმ კონცესიასთან დაკავშირებით, რომელიც შეეხებოდა ოკეანეთაშორის არხს. სახელმწიფო მდივნის მცდელობამ ამაოდ ჩაიარა. კოლუმბიამ უარი განაცხადა ხელშეკრულების დადებაზე.

მაშინ ამერიკამ გაიხსენა 1846 წლის 12 დეკემბერს გაფორმებული ხელშეკრულება ახალ გრენადასთან (Beale 1986, 53) (სწორედ ამ ტერიტორიას ეწოდა მოგვიანებით კოლუმბია). ამ ხელშეკრულებით ამერიკა და მისი მოქალაქეები ისარგებლებდნენ უფასო მგზავრობით და ტვირთზიდვით, ნებისმიერი სახის ტრანსპორტით, რომელიც არსებობდა ან შეიძლებოდა აშენებულიყო პანამის ყელზე. სანაცვლოდ ამერიკა ახალ გრენადას აძლევდა სუვერენიტეტისა და საკუთრების გარანტიას (Beale 1986, 92), ხოლო რაც შეეხება პანამის ყელს, მის მიმართ სრულ ნეიტრალიტეტს დაიცავდა.

1881 წელს პრეზიდენტმა ჰარფილდმა თავის გამოსვლაში კმაყოფილება გამოთქვა მისი წინამორბედების პოზიციის გამო აღნიშნულ საკითხში. მან სახელმწიფო მდივან ბლეინს შესთავაზა მიეღო ზომები

დ. გეგეჭორი

კლეიტონ-ბულვერის ხელშეკრულების ანულირებისთვის. ბლეინი დაუკავშირდა ლორდ გრენვილს. ბლეინი მოითხოვდა შეთანხმების შეცვლას, მისი მემკვიდრე ფრელინგჰაუზენი კი - ანულირებას, მაგრამ ორივეს მცდელობა ამაო აღმოჩნდა (Goodwin 1976, 74).

ფრელინგჰაუზენმა, რადგან არაფერი გაუვიდა ინგლისთან, გადაწყვიტა მოლაპარაკებები უშუალოდ ნიკარაგუასთან დაეწყო არხის მშენებლობის თაობაზე ორივე სახელმწიფოს კონტროლის ქვეშ, მაგრამ სახელმწიფო მდივნის ეს წამოწყება შეაჩერა პრეზიდენტმა კლივლენდმა. იგი ამერიკის პრეზიდენტი გახდა 1884 წელს; 25-წლიანი პაუზის შემდეგ დემოკრატები თეთრ სახლში დაბრუნდნენ. მათ ინტერესებში არ შედიოდა ინგლისთან ურთიერთობების გამწვავება.

პანამის არხის კომპანია მალე გაკოტრდა. დაიხარჯა 400 მილიონი დოლარი, თუმცა აღმოჩნდა, რომ სამუშაოზე მხოლოდ მესამედი დაიხარჯა; დაიწყო გამოძიება. აღმოჩნდა კორუფციის უამრავი შემთხვევა. საქმე განსახილველად სასამართლოს გადაეცა.

ერთ-ერთი კონკურენტის ჩამოცილების შემდეგ ამერიკამ მთელი თავისი ძალისხმევა ინგლისისკენ მიმართა. საბოლოოდ ინგლისმა დათმო. 1901 წლის ნოემბერში ხელმოწერილ იქნა ჰეი-პაუნსფოტის ხელშეკრულება (Beale 1901, 109), რომელმაც აღიარა ამერიკის უფლება არხის აგებაზე და მართვაზე. ამ შეთანხმებამ შეცვალა კლეიტონ-ბულვერის ხელშეკრულება.

ახლა უკვე ამერიკაში დაიწყო მსჯელობა, თუ სად უნდა აეგოთ არხი. კვლავინდებურად განიხილებოდა ორი ვარიანტი: ნიკარაგუა და კოლუმბიის პროვინცია - პანამა, სადაც ფრანგებმა უკვე ჩაატარეს მოსამზადებელი სამუშაოები და მზად იყვნენ თავიანთი უფლებები ამერიკელებისთვის დაეთმოთ. გაიმარჯვა პანამის ვარიანტმა. ახლა საჭირო იყო კოლუმბია დაერწმუნებინათ, რომ პანამა იყო საუკეთესო ადგილი არხის ასაშენებლად.

გაკოტრებული ლესეპსის ფირმა შეისყიდა ფრანგმა ბიუნო-ვარილამ ჯერ კიდევ 90-იანი წლების შუა ხანებში. ის შეუერთდა ამერიკელ ლობისტებს, რომლებიც ცდილობდნენ მიეღწიათ კონგრესის თანხმობისთვის, რათა მას გამოეყო თანხები არხის ასაშენებლად.

1902 წელს ამერიკის კონგრესმა გამოყო 40 მილიონი დოლარი აქციების შესაძენად (Gould 1976, 94). კოლუმბიას შესთავაზეს შემდეგი პირობები: კოლუმბია, გაცემული უფლებისთვის – აეგოთ არხი მის ტერიტორიაზე, მიიღებდა 10 მილიონ დოლარს ერთდროულად და იჯარის სახით ყოველწლიურად 100 ათას დოლარს. არხის ზონა – სამი მილი ორივე მხრიდან უნდა ყოფილიყო აშშ-ის იურისდიქციის ქვეშ.

ამერიკის ელჩმა კოლუმბიაში, რუზველტის დავალებით, ამ ქვეყნის

მთავრობას განუცხადა, რომ „ხელშეკრულების რომელიმე პუნქტის ნებისმიერი მოდიფიკაცია განიხილება როგორც ვერაგობა კოლუმბიის მთავრობის მხრიდან“ (Blum 1967, 112) კოლუმბიის მთავრობამ თანხმობა განაცხადა ხელშეკრულებაზე, მაგრამ სენატმა უარყო იგი. თ. რუზველტმა ამაში დაინახა ფასის აწევის სურვილი.

1903 წლის დეკემბერში მან განუცხადა კონგრესს: „ჩვენ სამართლიანი ვიყავით მათთან ხელშეკრულებებში... ჩვენ ყველა შესაძლებელი საშუალებით ვთმობდით, რათა შეგვემუშავებინა ხელშეკრულება“ (Beale 1986, 54). ამ მომენტისთვის რუზველტს უკვე მიღებული ჰქონდა გადაწყვეტილება.

10 ოქტომბერს ის წერდა: „მე აღფრთოვანებული ვიქნებოდი იმით, რომ პანამა გახდეს დამოუკიდებელი სახელმწიფო“.

1903 წლის 3 ნოემბერს ამერიკელთა დახმარებით პანამაში დაიწყო აჯანყება, რომლის შედეგად გამოცხადდა პანამის დამოუკიდებელი რესპუბლიკა. ახლად გამოყოფილი ქვეყანა დაუყოვნებლივ ცნო პრეზიდენტმა. იმავე წლის ნოემბერში ხელმოწერილი ხელშეკრულების თანახმად, პანამა გადასცემდა შეერთებულ შტატებს სამუდამო იჯარით 16 კმ სიგანის მიწის ზოლს ატლანტისა და წყნარ ოკეანეებს შორის. სამაგიეროდ, შეერთებული შტატები დამოუკიდებელ სახელმწიფოს უხდიდა 10 მილიონ დოლარს, ხოლო ყოველწლიურად -250 000 დოლარს.

1904 წელს ამერიკის შეერთებული შტატების სამხედრო სამინისტროს შედგა არხის მშენებლობა. მთავარი ინჟინერი გახდა ჯონ სტივენსი. მშენებლობას ხელმძღვანელობდნენ პოლკოვნიკი ჯორჯ უ. გეტალსი. ჩათვლილ სამუშაოები უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტებით ხორციელდებოდა. მძიმე ცივ-ცხელების პირობებში ტროპიკული ჯუნგლებში პროფესიონალური მედიცინის სამსახური უზრუნველყოფდა უსაფრთხოებას.

პანამის არხი ოფიციალურად 1914 წლის 15 აგვისტოს გაიხსნა, როდესაც ის გემმა ანკონმა გადაკვეთა. არხის სიგრძე არის 81,6 კმ, აქედან 65 კმ. ხმელეთზე გადის. არხი გადიოდა პანამისა და ლიმონის უღელეების ფსკერზე. ყველაზე ღრმა ფსკერზე სიღრმე იყო 150 მ-მდე. სიგარანტიო სიმაღლე კატარლების მიხედვით იყო 12,5 კმ. კატარლების გემები იმართებოდნენ სპეციალური ელექტრომავლებით. საშუალო გემზანის გემი 88 ფუტის სიგრძის იყო, შემდეგ იმახებოდა ქვემოთ. არხის გადაცემა სავალდებულო დრო იყო 7–8 საათი, მინიმალური - 4 საათი. დღე-ღამეში სავალდებულო გემების რაოდენობა 36 გემი იყო, მაქსიმალური - 48 გემი.

მოვალეობების მიხედვით ამერიკის მთავრობამ გადაუხადა პანამის მთავრობას კომპენსაცია კოლუმბიისთვის - 25 მილიონი დოლარი.

დ. გეგეჭორი

რუზველტისთვის ეს იყო პირველადი ფიასკო (La Feber 1979, 102). პრეზიდენტ ვ. ვილსონისთვის კი საკითხს განიხილავდა, როგორც მექანიზმს ურთიერთობები გაეუმჯობესებინა ლათინური ამერიკის ქვეყნებთან. XX საუკუნის დასაწყისში აშშ-ის საგარეო პოლიტიკის ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულება იყო ლათინური ამერიკა. ამ კონტექსტში თეოდორ რუზველტი აქტიურად დაეხმარა პანამის დამოუკიდებლობას კოლუმბიიდან და ინიცირებდა პანამის არხის მშენებლობას, რაც აშშ-ის სტრატეგიული ინტერესებისთვის უმნიშვნელოვანესი იყო. რუზველტი განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევდა პრაქტიკულ მოქმედებას პოლიტიკურ დებატებზე მაღლა, რათა სტრატეგიული პროექტები დროულად განხორციელებულიყო. მისი მიდგომა კარგად ჩანს მის ამ ცნობილ სიტყვებში: „თუ მხოლოდ პოლიტიკოსების მსჯელობას დაველოდებოდი, შესაძლოა 50 წელი ლაქლაქი გაგრძელებულიყო და არხი არ აშენებულყო. მე ვამჯობინე ჯერ პანამის არხი მომეწყო და ახლა, ვინც გინდა, ილაპარაკოს რამდენიც გინდა“ (La Feber 1979, 167). ეს გამონათქვამი ზუსტად ასახავს რუზველტის პრინციპს: გადაწყვეტილების მიღება, პროექტის შესრულება და პოლიტიკურ კრიტიკაზე უპირატესობა ქმედებისთვის. მისი მიდგომა გახდა ნიშანდობლივი მაგალითი, თუ როგორ შეიძლება სახელმწიფო მეთაურმა გამოიყენოს დიპლომატიური უნარები და ადმინისტრაციული გამოცდილება სტრატეგიული მიზნების მისაღწევად. პანამის არხის აშენებამ მნიშვნელოვნად გააძლიერა აშშ-ის გლობალური პოზიცია, როგორც სამხედრო, ისე ეკონომიკურ დონეზე.

რუზველტის დიპლომატიის მეშვეობით ამერიკამ ააგო პანამის არხი, ამან კი გაამჯობესა ამერიკის სტრატეგიული მდგომარეობა არამარტო ლათინურ ამერიკაში არამედ მთელ მსოფლიოში მას უკვე უპრობლემოდ შეეძლო ფლოტის გადასროლა ერთი ოკეანიდან მეორეში, რასაც ამერიკის სამომავლო გეგმებისათვის უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა.

ლიტერატურა

- Beale, H. 1986. *Theodor Roosevelt and the rise of American to world power*, N.Y.
Blum, John Morton. 1967. *The Republican Roosevelt*, N.C.
Dobson, J. 1976. *America's Ascent: the United States becomes a great power 1888-1914*, III. 1976
Goodwin, L. 1976. *Democratic Promise: the populist moment in America*, N.Y.
Gould, L. 1976. *Reform and Regulation American Politics 1900-1916*, N.Y.
La Feber, W. 1979. *The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*, N.Y.
Mowry, G. 1958. *The Era of Theodor Roosevelt 1900-1912*, N.Y.
Roosevelt, T. 1946. *An Autobiography*, N.Y.

- Roosevelt, Theodore. 1900. *The Strenuous Life: Essays and Addresses*. New York: Century.
- Roosevelt, Theodore. "Annual Message to Congress." December 6, 1904. In *The State of the Union Messages of the Presidents*, edited by Fred L. Israel. New York: Chelsea House, 1966.
- United States Congress, Congressional Record, proceedings and debates 1877-1918, Wash. 1954.

Political Science and International Relations

Theodore Roosevelt and Panama Channel

David Gegechkori

d.gegechkori@atsu.edu.ge

Akaki Tsereteli State University

Kutaisi, Georgia

DOI:<https://doi.org/10.52340/atsu.2026.1.27.19>

At the beginning of the 20th century, U.S. foreign policy developed several key directions, among which the Latin American policy was particularly significant. A major milestone in this policy, under the leadership of President Theodore Roosevelt, was the facilitation of Panama's independence from Colombia and the subsequent construction of the Panama Canal. In 1904, the U.S. government formally commenced the construction of the canal. The first ship successfully transited the canal on August 15, 1914, marking its operational opening. Through Roosevelt's diplomacy, the United States established control over the canal, significantly enhancing its strategic position not only in Latin America but across the globe, allowing its naval forces to move efficiently between the Atlantic and Pacific Oceans. This development had profound implications for the future geopolitical and economic influence of the United States.

Keywords: *Balance of Power, Monroe Doctrine, Clayton-Bulwer Treaty, Hay-Pauncefote Treaty, Strategic Interests*

Until the beginning of the 20th century, isolationist tendencies prevailed in American foreign policy. Subsequently, two major factors led to the United

States becoming involved in global politics: its rapid rise in power and the gradual disintegration of the international system centered in Europe. It was in the hands of Theodore Roosevelt that the reins of governance fell, enabling him to lead the United States out of isolationism and into active participation in world affairs. Roosevelt firmly believed that the United States should play a decisive role in global politics.

Roosevelt was an outstanding politician who carefully studied the balance of power. He insisted that the United States fulfill an appropriate role in international politics, justifying this with national interests. He believed that a global balance of power would be impossible without the inclusion of the United States.

Until the early 20th century, American foreign policy was relatively simple in essence: to carry out its mission while avoiding entanglement with Europe. As a result of such a policy, the United States decided to exclude European power politics from the Western Hemisphere. The Monroe Doctrine, proclaimed in 1823, effectively turned the ocean separating the United States and Europe into a defensive moat, similar to that of a medieval fortress. By the late 1880s, the United States began building its navy, which was still smaller than those of Chile, Brazil, and Argentina as of 1880. Throughout the 19th century, Great Britain was considered the greatest threat to American interests, and its Royal Navy posed a serious strategic danger.

At the beginning of the 20th century, several key directions emerged in U.S. foreign policy, among which Latin America held primary importance. The central event of Roosevelt's policy in this regard was the separation of Panama from Colombia and the construction of the canal.

To achieve its goals, the United States already possessed a strong navy based along both the Atlantic and Pacific coasts. The need arose to transfer naval forces rapidly between the two oceans. This idea had been circulating among entrepreneurs and military circles since the mid-19th century. During the Spanish-American War, it became necessary to transfer the cruiser *Oregon* from the Pacific to the Atlantic Ocean, a journey that took nearly two and a half months.

In 1898, President McKinley clearly stated that an interoceanic canal must be constructed under American control. One of the main obstacles for the United States was British interest in the region. As early as 1850, the United States and Great Britain had signed the Clayton-Bulwer Treaty (Dobson 1976, 72).

According to this agreement, both countries pledged not to establish control over Nicaragua or any part of Central America where a canal might be

constructed. The treaty granted equal rights to both parties regarding the canal. As long as the United States lacked a strong navy, it was forced to tolerate this agreement.

After the Civil War, the United States began a diplomatic struggle to annul the Clayton-Bulwer Treaty. In 1876, the U.S. signed an agreement with Nicaragua, allowing both parties to equally benefit from any route connecting the Atlantic and Pacific Oceans. However, the agreement required the annulment of the Clayton-Bulwer Treaty, which was only officially achieved in 1901 (Beale 1986, 67).

During this period, France obtained a concession to build the canal. Ferdinand de Lesseps, the builder of the Suez Canal, became involved in the project. Two routes were considered: one through Nicaragua and another through Colombia, specifically the Isthmus of Panama.

Since Panama was part of Colombia at the time, Lesseps favored the Colombian route due to its shorter distance and faster construction timeline. The Universal Interoceanic Canal Company was established and received \$100 million—something the United States could not accept.

In 1880, President Harrison declared before Congress that “the United States seeks to build a canal under its own control and will not yield this to any European power” (United States Congress. S. 1954, 1014–1015).

Secretary of State Evarts attempted to reach an agreement with Colombia under which the United States would guarantee Colombia’s sovereignty while playing a leading role in canal-related concessions. However, Colombia refused.

The United States then recalled the 1846 treaty with New Granada (later Colombia), which allowed Americans free transit across the Isthmus of Panama in exchange for guaranteeing sovereignty and neutrality.

In 1881, President Garfield supported his predecessors’ position and urged Secretary of State Blaine to seek annulment of the Clayton-Bulwer Treaty. Despite negotiations with Britain, these efforts failed.

Subsequently, Secretary Frelinghuysen attempted direct negotiations with Nicaragua for canal construction under joint control, but President Cleveland halted this initiative, as he sought to avoid tensions with Britain.

The French Panama Canal Company eventually went bankrupt after spending \$400 million, much of which was lost to corruption. This led to investigations and legal proceedings.

With one competitor eliminated, the United States focused its efforts on Britain. Ultimately, Britain conceded, and in November 1901 the Hay-Pauncefote Treaty was signed, recognizing the United States’ right to construct and control the canal, replacing the Clayton-Bulwer Treaty.

დ. გეგმვა

Debate then began within the United States over whether the canal should be built in Nicaragua or Panama. The Panama route prevailed, and efforts were made to convince Colombia.

In 1902, the U.S. Congress allocated \$40 million to purchase French company assets. Colombia was offered \$10 million upfront and \$100,000 annually, with a canal zone under U.S. jurisdiction. However, Colombia's Senate rejected the treaty.

Roosevelt interpreted this as an attempt to raise the price. By late 1903, he had already made his decision. On November 3, 1903, with U.S. support, a revolt in Panama led to its independence from Colombia. The new republic was immediately recognized by the United States.

Under the subsequent treaty, Panama granted the U.S. a perpetual lease over a 16-kilometer-wide canal zone. In return, the U.S. paid \$10 million and \$250,000 annually.

In 1904, construction began under the U.S. War Department. John Stevens served as chief engineer, and Colonel George W. Goethals supervised the project. Despite harsh tropical conditions, modern medical services ensured worker safety.

The Panama Canal officially opened on August 15, 1914, when the ship *Ancon* passed through it. The canal is 81.6 km long, of which 65 km runs over land. Transit typically took 7–8 hours, with a minimum of 4 hours.

Later, the United States paid Colombia \$25 million as compensation. For Roosevelt, this was initially seen as a setback, but President Woodrow Wilson viewed it as a means to improve relations with Latin America.

At the beginning of the 20th century, Latin America was a key direction of U.S. foreign policy. Roosevelt's support for Panama's independence and the construction of the canal were crucial to U.S. strategic interests. He prioritized practical action over political debate, as reflected in his famous statement: "If I had waited for the debates of politicians, it might have taken 50 years to build the canal. I preferred to build it first and let them talk afterward." (La Feber 1979, 167).

This approach exemplifies Roosevelt's principle of decisive action. The construction of the Panama Canal significantly strengthened the global position of the United States, both militarily and economically.

Through Roosevelt's diplomacy, the United States built the Panama Canal, greatly improving its strategic position worldwide. It enabled rapid naval movement between oceans, which was essential for future American plans.