

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav světových dějin

Bakalářská práce

Václav Švepeš

Britské investice do výstavby železniční sítě v Argentině
před první světovou válkou

British Investments in the Railway Network Building in Argentina
before the First World War

Praha 2010

prof. PhDr. Aleš Skřivan, Csc.

Poděkování

Rád bych na tomto místě poděkoval panu prof. PhDr. Aleši Skřivanovi, CSc., který se svými náměty, připomínkami a odborným vedením výrazně zasloužil o vznik a zdárné dokončení této práce.

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně a výhradně s použitím citované literatury a dalších odborných zdrojů.

V Českých Budějovicích dne 15.7. 2010

.....

Summary

The topic of this thesis was finding the main reasons of railway network building in Argentina and the role of British investments there. It describes economic, social and political situation in Argentina between the fall of Rosas undemocratic regime and the First World War. Regards with the dominant role of British merchants and the other aspects which improved international credit of Argentina and made its railways one of the most branched in the World. Thesis is divided into seven parts which are connected in time and helps to better understand the circumstances of network building. Great emphasis was put not only to the construction itself, but on the other important events linked to this period which helped with formation of Argentine, too.

Shrnutí

Úkolem této práce bylo hledání hlavních důvodů výstavby argentinské železniční sítě a úloha, kterou zde sehrály britské investice. Popisuje ekonomickou, sociální a politickou situaci v Argentině mezi pádem Rosasova nedemokratického režimu a první světovou válkou. Pohlíží na dominantní úlohu britských obchodníků a na další aspekty, které vylepšily postavení Argentiny a udělaly z jejích železnic jedny z nejrozvětvenějších na světě. Práce je rozdělena do sedmi částí, které na sebe časově navazují a pomáhají lépe pochopit okolnosti výstavby železnic. Velký důraz byl kladen nejen na výstavbu samotnou, ale také na další důležité události, které v tomto časovém období utvářely Argentinu.

Klíčová slova

Argentina, železnice, 19. století, výstavba, britské investice

Key words

Argentina, railways, 19th century, building, british investments

Obsah

Úvod.....	6
Předpoklady pro výstavbu železnic v Argentině.....	9
Cesta k dobám prosperity.....	19
Zlatá léta argentinské železnice.....	24
Krize devadesátých let.....	35
Argentinská železniční síť na počátku 20. století.....	44
Závěr.....	57
Seznam příloh.....	60
Bibliografie.....	60

Úvod

Historie Argentiny zahrnuje mnoho důležitých událostí, které výrazně ovlivnily nejen jí, ale i celou Jižní Ameriku. Ať už hovoříme například o jejím objevení, získání nezávislosti na Španělsku nebo o perónismu. Obtížně bychom však hledali vhodnější období, které hospodářsky formovalo tento stát, než časový úsek mezi pádem autoritativního režimu Juana Manuela de Rosase v roce 1852 a počátkem první světové války v roce 1914. Druhá polovina 19. století a počátek 20. století se pro Argentinu stalo obdobím hospodářského a kulturního rozmachu, prosperity a utvářením silného národního cítění. Úspěch, který jí v tomto období velká většina jihoamerických států záviděla, jakoby jí předurčilo i její jméno odvozené od latinského slova argentum, tedy stříbra.

Zlomovým datem, které změnilo zahraniční politiku Argentiny, byl únor 1852, kdy skončila Rosasova diktatura a Argentina se ve větší míře otevřela zahraničnímu obchodu. S odchodem „Caliguly z Río de la Plata“, což byla nelichotivá Rosasova přezdívka, z vrcholné argentinské politiky přestala Argentina brát evropské mocnosti jako soupeře, kteří chtějí omezit její svrchovanost, nýbrž jako rovnocenného partnera, který jí může pomoci se začleněním do světového obchodu. Dosud velice centralizovaná ekonomika fixovaná na Buenos Aires měla vzít za své a země měla začít s kroky, které by jí hospodářsky a kulturně pomohly dostihnout Starý kontinent. Hlavním partnerem se v plánu argentinско–evropské obchodní spolupráce stala Velká Británie. Britové v konkurenci Španělů, Francouzů a dalších interesentů do oblastí jako byla Argentina dováželi zboží, zajišťovali dopravu, zásobovali a financovali trh, z čehož profitovaly obě strany. Nakupovali suroviny, snažili se výhodně investovat a prosadit v zemi výroby svého konkurenceschopného průmyslu.¹ Britské obchodní skupiny investovaly v Jižní Americe hlavně do státních dluhopisů a do dopravy. Nepřekvapí, že právě ony se výraznou měrou podílely na výstavbě argentinských železnic. Právě výstavba železnic, která se natolik osvědčila ve dvacátých a třicátých letech rozvinula ve Velké Británii, poté ve Spojených státech amerických a ve čtyřicátých a padesátých se rozšířila dále

¹ Cit. Reber, Vera Blinn; British Mercantile Houses in Buenos Aires. 1810-1880. s. 1.

(například do Německa, Indie, Ruska, či částí Kanady), měla být hlavním činitelem, který měl Argentině zajistit kýženou prosperitu. V Jižní Americe bychom marně hledali propracovanější a delší železniční systém. Před první světovou válkou obnášela délka argentinské železniční sítě 35 504 kilometrů.² Buenos Aires již dávno nebylo jediným argentinským městem, ve kterém mohl evropský obchodník provozovat svoje aktivity a argentinská ekonomika od roku 1852 udělala nikoliv krok, nýbrž skok vpřed. Výstavba argentinských železnic však v žádném případě nebyla jednoduchou záležitostí. Množství argentinských intelektuálů a politiků apelovalo na nutnost její výstavby, přičemž mnohdy byla samotná realizace více než komplikovaná. Politické i finanční problémy byly hlavně v padesátých až sedmdesátých letech značné.

Pro podrobné studium problematiky vzniku a vývoje argentinských železnic do první světové války neexistuje literatura v českém jazyce. Proto jsou pro studium tohoto tématu nepostradatelná díla anglosaské literatury, která se jím zabývají. Publikace Colina Lewise z roku 1983, *British Railways in Argentina 1857-1914*, je jednou z nejdůležitějších. Zahrnuje období od otevření první železniční tratě na území Argentiny, až po první světovou válku, která ukončila jedno z nejúspěšnějších období jejího vývoje. Kniha je však úzce zaměřená na vývoj železniční sítě a zabývá se dalšími dopady její výstavby na ekonomiku a sociální sféru jen okrajově. Pro studium problému je však velice užitečná, protože obsahuje množství informací z primárních zdrojů, které jsou v České republice nedostupné. Daleko ucelenější je však kniha Winthropa Wrighta *British-Owned Railways in Argentina*, která svým výkladem pomůže snadněji pochopit konsekvence výstavby argentinských železnic. Uvádí totiž další okolnosti, postoj vlády, obyvatelstva a zabývá se i ostatními událostmi, které ovlivnila výstavba železnic. Je ale na druhou stranu daleko stručnější. Oba autoři také vycházejí z publikací Alejandra Díaze, Henryho Fernse, Desmonda Platta, Jamese Scobieho, Petera Smitha nebo Raúla Scalabriniho Ortize. Tyto publikace byly také použity při vzniku této práce. Jedná se většinou o díla analyzující argentinskou ekonomiku v daném období. Částečnou inspiraci také nacházejí jeden v druhém. Velice užitečná je také publikace *British Capital and Argentine Dependence*, jejímž autorem je Alejandro Bendaña. Španělsky psanou literaturu zastupuje dílo Scalabriniho Ortize *Historia de los ferrocarriles argentinos*, která je svým

² Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 87.

obsahem psaná podobným způsobem, jako publikace Colina Lewise. Její hodnota je však snížena jejím stářím, protože poprvé vyšla již v roce 1940. Kvůli specifčnosti tématu mohou hrát obecná díla zabývající se ekonomikou Jižní Ameriky a historií Argentiny jen okrajovou úlohu. Velice složitá je otázka primárních pramenů. Ty nejsou v České republice stejně jako drtivá většina publikací dostupné a jejich posláním je téměř nemožné. Přesto mohou úlohu primárních pramenů částečně převzít tabulkové údaje nacházející se v publikacích nebo soudobé publikace, z nichž byly v práci použity práce Johna Williamse *Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money 1880-1900* z roku 1920 a W. S. Barclayho *The First Transandine Railway* z roku 1910.

Jak jsem již na počátku naznačil, ve své práci se budu věnovat britským investicím do výstavby argentinské železniční sítě před první světovou válkou. Jde o jakousi sinusoidu úspěchů a neúspěchů, k nimž v průběhu výstavby docházelo. Po poněkud rozpačitých počátcích se situace v 80. letech 19. století stabilizovala a probíhalo jedno z nejdůležitějších období výstavby argentinských železnic. Dílčí krize devadesátých let ovlivněná Baringovou krizí a její následné řešení stojí v jasném kontrastu s předchozím vývojem. Obnovení prosperity na počátku 20. století a její vrchol, který ohraničuje počátek první světové války ještě předčilo úspěšné období 80. let. Po celý zmíněný časový úsek si udržovali primát Britové. Ti, ač zčásti negativně zatížili argentinský státní rozpočet, díky vysokým ziskům z garancí z ročního profitu, se podíleli nejen na výstavbě, ale i na provozu železničních společností a zanedlouho se stali z velké části jejich reálnými vlastníky. Svůj dominantní vliv si Britové v této sféře udrželi až do denacionalizace drah v roce 1948. Pro Argentinu se stali důležití nejen zajištěním finanční stránky výstavby, ale i dodávkami materiálu, lokomotiv, vozového parku nebo předáváním zkušeností nabytých při výstavbě železnic ve Velké Británii, Indii, Chile a dalších státech. Výstavba železnic nejen usnadnila dopravu v Argentině. Stala se i prostředkem k přeměně pamp, cílené kolonizaci, k přílivu zahraničního kapitálu a k nasměrování hospodářského zaměření Argentiny. Dodnes jsou argentinské železnice považovány za klíč k ekonomickým úspěchům země na přelomu 19. a 20. století.

Předpoklady pro výstavbu železnic v Argentině.

Pád Rosasova režimu v roce 1852 se stal pro Argentinu odrazovým můstkem k příznivému vývoji. Tento argentinský caudillo měl velice vyhraněné stanovisko na spolupráci s Evropany. Jeho názory na rozvoj země byly velice povrchní. Rosasova tvrdohlavost dokonce vedla k opakovaným blokádám přístavu Buenos Aires francouzským a britským loďstvem. Sám Rosas se veřejnosti ukazoval jako bojovník proti zahraničnímu kapitalismu a v první polovině čtyřicátých let 19. století mu tento postoj přinášel značnou popularitu.³ Jeho politika však měla i čistě logické hledisko. Rosas založil svou kariéru na chovu dobytka a zarytým odmítáním nových vymožeností, jako například výstavby drah, de facto snižoval možnost růstu konkurence.⁴ Jen pro představu: ve třicátých letech stála přeprava jedné tuny zboží ze Salta do Buenos Aires (cca 1500 km) třináctkrát více, než jeho následná přeprava z Buenos Aires do Liverpoolu.⁵ Nakonec však neodolal sílícímu tlaku ze strany estancieros⁶ žijících mimo Buenos Aires a tlaku Britů, kteří zde chtěli prosazovat své obchodní zájmy a po prohrané bitvě u Caseros byl nucen emigrovat do zahraničí.

Jeho nástupcem se stal Justo José de Urquiza, který se ihned po vyhraném střetu s Rosasem vzdal všech nároků na další vojenskou expanzi a schválil smlouvy o volném obchodu s Velkou Británií a Spojenými státy americkými.⁷ V té chvíli byla pro evropské státy Argentina jako celek zaostalá země s nerozvinutým hospodářstvím, špatnou infrastrukturou a sotva rentabilní výrobou. O to větší bylo nadšení argentinských politiků a intelektuálů něco se stávající situací udělat. Nově vzniklá Argentinská konfederace vyhlásila v roce 1853 Argentinskou ústavu, jejíž 67. článek se přímo týkal výstavby železnic.⁸

³ Chalupa, Jiří; Dějiny Argentiny, Uruguay, Chile. s. 139-140.

⁴ Wright, Winthrop; British-Owned Railways in Argentina. s. 14.

⁵ Platt, Desmond; Latin America and British Trade 1806-1914. s. 67.

⁶ Vlastník tzv. estancií, typický velkostatkář v oblasti Río de la Plata s nezanedbatelnou politickou mocí. Zdánlivě připomíná evropskou středověkou šlechtu.

⁷ Cit. Bendařa, Alejandro; British Capital and Argentine Dependence. s. 48.

⁸ Wright, Winthrop; British-Owned Railways in Argentina. s. 16. Tento článek mimo jiné shrnuje názory Juana B. Alberdiho, předního argentinského myslitele tohoto období. Zde se uvádí, že vláda by měla mít dostatečnou moc, kterou by napomáhala prosperitě země, aby zajistila pokrok a sociální blaho ve všech provinciích a pro obyvatelstvo. Podporovala průmyslové podniky, imigraci, stavbu železnic a splavných kanálů... zajistila příliv zahraničního kapitálu... atd. Dnes již v ústavě článek v tomto znění nenajdeme. Argentinská ústava byla revidována roku 1994.

Konfederace se však záhy dostala do problémů, protože její nejsilnější člunek, provincie Buenos Aires, do ní odmítla vstoupit, dokud jí v jejím rámci nebude přiznáno dominantní postavení. Obchodníci v Buenos Aires se totiž báli, že by mohli ztratit svou výsostnou pozici a museli by se o své zisky dělit se zbytkem Konfederace. Kolize trvala dalších deset let a znamenala pro Konfederaci velkou komplikaci v uskutečňování jejích smělých plánů.

V nich vládu horlivě podporoval Juan Bautista Alberdi (1810-1884), argentinský politik, intelektuál a jedna z největších osobností druhé poloviny 19. století v Latinské Americe. Právě on mluvil o tom, že Argentina potřebuje řeku železnou, když už postrádá své řeky klasické.⁹ Ve svých statích a řečnických vystoupeních se však dotýkal i dalších problémů. Alberdi podporoval imigrační politiku a obhajoval příliv cizího kapitálu do Argentiny.

Mezitím prezident Urquiza oznámil svůj záměr zaměřit se na veřejné služby a kolonizaci. Hlavním prostředkem k realizaci této vize se měla stát železnice. Urquiza a jeho vláda chtěli, aby nahradila do té doby typické dvoukolové povozy, které měli pouze velice omezené možnosti. Zboží na nich bylo převáženo jen velice pomalu a nákladně, na což doplácela výroba ve vnitrozemí, která byla na velice nízké úrovni.¹⁰ Například stříbrné doly u chilských hranic nebyly v důsledku velké vzdálenosti do Buenos Aires schopny vykazovat vyšší zisk. Argentina byla také díky katastrofální infrastruktuře totálně nejednotná a zranitelná. Konfederace sice oficiálně existovala, neměla však na rozdíl od revoltujícího Buenos Aires v podstatě co nabídnout. Urquizova vláda se inspirovala ve Velké Británii a USA, kde železnice již úspěšně fungovaly. Věřila, že lepší propojení Konfederace pomůže sjednotit Argentinu, povede k rozšíření obchodu a pokroku do zaostalých oblastí jihoamerických pamp, a navíc přiláká množství imigrantů a zahraničního kapitálu.

Nad všemi čněl návrh vybudování železničního spojení mezi městy Rosario a Córdoba. Jednalo se o ambiciózní plán který měl propojit 396 kilometrů neobdělávaného území, které stále ohrožovali Indiáni. Jelikož si Konfederace nemohla dovolit zaplatit prvotřídního inženýra na návrh tratě, musela se spokojit s průměrným. Vybrán byl Alan Campbell, který měl zkušenosti se stavbou vysokohorské tratě v Chile. Campbella po složitých výpočtech vedení až 3600

⁹Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 16.

¹⁰Vyjimku zde tvoří pouze výroba textilu v Tucumánu, šlechtění tažných zvířat v Córdobě a práce v dolech v Horním Peru. Pozn. Tamtéž s. 14.

metrů nad mořem vysoko položených tratí chilského Copiapó a Caldera nyní ve svých návrzích počítal s minimálním převýšením a díky malému počtu řek v této oblasti odpadl i problém s přemostováním. V důsledku povahy terénu nebyly očekávány žádné konstrukční komplikace. Za rok již Campbell odhadl výstavbu nové dráhy na 4000-5000 £ za míli.¹¹ Tato cena byla velice nízká a zahrnovala dokonce i náklady na posypový štěrk a stavební dřevo na pražce. Cesta se měla dle prognóz po uvedení linky do provozu zkrátit z 25–30 dnů na 12 hodin cesty vlakem. Pro Konfederaci měla být navíc tato linka výhodná ještě z čistě praktického důvodu. Mělo se jednat o ekonomickou tepnu, která by odvedla část zisků Buenos Aires do rukou Urquizovy vlády a díky dobrým podmínkám ke kotvení lodí v Rosariu i důležitým překladištěm, z něhož by Argentinské konfederaci plynuly zisky z cla a obchodu.¹² Projekt měl být počátkem většího plánu, který měl vést k urychlenému rozvoji argentinského vnitrozemí a následnému prodloužení trati. Podle Williama Wheelwrighta,¹³ který byl Campbellovým přímým nadřízeným „bude Paraná a Córdoba Railway první sekci velkých drah, které soustředí dopravu provincií Mendoza, San Juan, San Luis, Entre Rios, Tucumán, Salta a Jujuy než dosáhnou Córdoba. Tyto plány nebudou moci být zdohány dokud dráhy nepokryjí tyto velké vzdálenosti. Síť železnic, spojující veškerou dopravu od Córdoba do východních svahů And bude zanedlouho položena a nabídne zemi rozmanité produkty svých trhů. Stane se nejen dráhou pro miliony cestujících z vzájemně izolovaných míst, ale i velkou linkou spojující Velkou Británii a kolonie Austrálie a Nový Zéland.“¹⁴

Jediným, zato závažným problémem se stala otázka financování projektu. Vláda v polovině roku 1855 pověřila svého zmocněnce José Buschenthala, aby na zprovoznění linky Rosario–Córdoba opatřil potřebné finanční prostředky. Jeho mise se však v Evropě setkala jen s malým pochopením. Dle evropských investorů byl konstrukční odhad nákladů na cenu dráhy velmi podhodnocený a vzhledem k dalším okolnostem, které byly pro uzavření

¹¹Wright ve své knize uvádí 4000£ (British-Owned Railways in Argentina, s. 18), Bendaña 5000£ (British Capital and Argentine Dependence, s. 53).

¹²Bendaña, Alejandro; British Capital and Argentine Dependence. s. 51-53, Wright, Winthrop; British-Owned Railways in Argentina. s. 17-18.

¹³Osoba W. Wheelwrighta je neoddělitelně spojená s počátky výstavby argentinské železnice. Tento Američan byl jednou z vůdčích osobností pro výstavbu v Buenos Aires i v Konfederaci zhruba do poloviny 60. let a je taktéž spjat s počátky chilské železnice. Chalupa, Jiří; Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile. s. 374.

¹⁴Cit. Bendaña, Alejandro; British Capital and Argentine Dependence. s. 53-54.

kontraktu nezbytné, se José Buschenthal vrátil do rodné země s nepořízenou. Konfederace totiž negarantovala profit z provozu tratě. Tuto, pro zbytek světa běžnou smluvní náležitost nechtěla zahrnout kvůli nedostatku finančních prostředků. Potencionální akcionáři by se tak museli spokojit pouze s půdou, kterou by dostali do prozatímního vlastnictví. Tento fakt odradil tuzemské i zahraniční investory, protože by tato investice nebyla bezprostředně výdělečná. Ani zdvojnásobení nabídky půdy v roce 1857 investory nepřesvědčilo. V tu chvíli již Konfederace nabízela pás o šířce tři míle na každé straně s vyjma hranic měst, kudy dráha procházela a bezcelní dopravu veškerého materiálu na stavbu linky. Přesto akcionáři upřednostňovali izolacionistické Buenos Aires, které stále hrálo v argentinském obchodu prim. Vlastní výstavba železnice v ostatních provinciích téměř nestojí za zmínku.

Oproti Konfederaci se v tomto centru již v září 1853 zformovala Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, která byla v lednu 1854 pověřena vybudováním 10 kilometrového úseku z předměstí Flores, do centra Buenos Aires, přesněji na Plaza Lavalle.¹⁵ Stavba právě v těchto místech byla odůvodněna těžkou přístupností předměstí převážně v období dešťů. Bydlelo zde totiž velké množství dělníků a provinční vláda Buenos Aires si od kroku slibovala i větší poptávku po pozemcích a přísun zahraničního kapitálu. Podmínky byly na rozdíl od koncesí z pozdějších let poměrně limitované, přesto v srpnu 1857 byla linka po ne zrovna hladkém průběhu výstavby otevřena.¹⁶ Sociedad del Camino se potýkala dokonce i s problémy z řad obyvatelstva, které po nocích demontovalo části tratě a používalo pražce pro vlastní potřebu. Škody páchal i dobytek pasoucí se v okolí.

Se slavnostním otevřením trati se pojí i zajímavý příběh. Při testovací jízdě, několik dní před otevřením lokomotiva La Porteña i se svým drahocným nákladem, který tvořili většinou akcionáři tohoto projektu a politici Buenos Aires

¹⁵ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 21-22, Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 58, srov. Lewis, Colin; ve své knize *British Railways in Argentina 1857-1914* však hovoří o zprostředkovateli jako o Sociedad Anónima Camino Ferrocarril al Oeste. s. 6.

¹⁶ Společnost se téměř okamžitě začala potýkat s nedostatkem peněz, na začátku stavby měla k dispozici pouze 30% kapitálu, nakonec problém vyřešila finanční injekcí provinciální vláda. Obtíže byly tak velké, že dokonce prezident promotérské společnosti Felipe Llavallol předložil návrh změnit drážní linku na koněspřežku. Argumentoval tím, že cena uhlí je příliš vysoká, a že díky tomu předejde katastrofám spojeným s ohněm, párou a provozem lokomotiv. Návrh byl samozřejmě zamítnut. Blíže Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 58-61.

v jedné zatačce vykolejila. Jeden z účastníků byl dokonce lehce zraněn, nicméně váženým občanům nezbylo nic jiného než pomoci vrátit vlak na trať a vydat se na zpáteční cestu. Přes rozčarování, které prvním cestujícím tento zážitek připravil, byla trať otevřena dle plánu. Zajímavý je i osud lokomotivy La Porteña, která byla údajně užívána Brity v Krymské válce a do Argentiny se dostala, coby v Británii vyřazený stroj, toho času přepravující cestující v Indii. Od ní vysvětlují Argentinci i rozchod kolejí, který je v Argentině nejběžnější. Šlo o takzvaný široký rozchod, který však neodpovídal ve Velké Británii obvyklému standardnímu rozchodu.¹⁷ Hlavním důvodem, proč se provinční vláda Buenos Aires rozhodla pro širokorozchodnou trať byl fakt, že tento rozchod již používala sousední Paraguay¹⁸ a terén umožňoval používat těžší vagóny a lokomotivy.¹⁹

Přes obrovské nadšení spojené s otevřením trati do předměstí Flores se další výstavba výrazněji nerozvíjela. Do roku 1860 se železniční síť rozšířila na zhruba 37 kilometrů. V tu dobu vlastnila 85 % Ferrocarriles Oeste provinční vláda Buenos Aires. Společnost byla závislá na dotacích a v letech 1859 a 1860 dokonce zaznamenala finanční ztráty. Tento fakt Oeste škodil. Společnost neměla dostatek finančních prostředků na rozšíření svých linek, ani na vhodné doplnění jejího vozového parku. Potencionální zákazníci navíc shledali, že je pro ně výhodnější využít k dopravě do Buenos Aires volský potah. K zatraktivnění železnice mohlo dojít pouze v případě, že by se dráha rozšířila do bohatých zemědělských a dobytkářských oblastí na západě země.²⁰ Přesto po tratích jezdily lokomotivy se jmény plnými očekávání, jako „Voy a Chile“, „Progreso“ nebo „Luz de Desierto“. Zlomem ve výstavbě se však nestala obrovská propagace vlády, proměnlivé nadšení obyvatelstva, ani ústavní články.

K intenzivnější výstavbě železnic na území Argentiny došlo až ve chvíli, kdy vláda souhlasila s ročními garancemi profitu v roce 1862. Společnost Central

¹⁷ Široký rozchod (broad-gauge) měří 1,676 metru, zatímco standardní rozchod (standard-gauge) 1,435 metru. Dle Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 23.

¹⁸ Argentina buduje dle Lewise (s. 8) ve své zemi železniční síť, jako pátá v Jižní Americe. (po Brazílii, Kolumbii, Peru a Chile) což ovšem nesouhlasí s tvrzením Wrighta (s. 23) o tom, že Argentina se rozhodla pro broad-gauge kvůli tomu, že se v tu dobu již úspěšně používala v Paraguayi. Vše je přinejmenším sporné, 1. trať v Paraguayi se měla oficiálně otevřít v roce 1861, avšak 500 m fungovalo již v roce 1857. Více <http://www.ferrocarriles.com.py/historia/index.html>

¹⁹ Více Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 21-24, Lewis, Colin; *British Railways in Argentina 1857-1914*. s. 6-8, Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 57-61.

²⁰ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 62.

Argentiny, která byla pověřena konstrukcí tratě z Rosaria do Córdoby²¹ získala díky tomuto kroku finanční jistotu. Výše garantovaného profitu byla 7 % ročně, smlouvy navíc obsahovaly garance držby půdy a konstrukční cena za míli byla zvýšena na 6400 £. V tu dobu již v zemi neúřadoval prezident Justo J. De Urquiza, nýbrž Bartolomeo Mitre. Mitre, který nastoupil v roce 1860 do úřadu guvernéra Buenos Aires se okamžitě stal Urquizovým hlavním sokem. Vedl dokonce i malé revolty na území Konfederace. Mitre chtěl, stejně jako jeho předchůdce v prezidentském úřadě, sjednotit Argentinu, avšak pod hegemonií provincie, jíž byl guvernérem. Jeho snažení vyvrcholilo bitvou u Pavónu, po níž se Urquiza stáhl z politiky a Mitre se stal po volbách v roce 1862 prezidentem.

Bartolomeo Mitre dokázal krátce po svém nástupu do prezidentského úřadu sjednotit Konfederaci a revoltující Buenos Aires do nového státního útvaru República Argentina.²² Právním základem se stala ústava z roku 1853, přičemž Mitre z ní odstranil překážky (například provinční tarify), které do té doby komplikovaly obchod. Argentina procházela rozsáhlou reorganizací. Vláda prezidenta Mitreho, a později jeho nástupců Sarmienta a Avellandy přinesla, přes občasné civilní nepokoje, éru přeměny země. Cílem bylo vytvořit mezinárodně uznávaný stát s určitou prestiží. Stát konsolidoval dluhy. Provincie snáze získávaly úvěry, díky kterým se stavěly železnice, drážní budovy a veřejné stavby.

Prezident Mitre navíc přišel ještě s jednou novinkou. Vzhledem k tomu, že se půda v okolí tratí stala žádaným zbožím a tedy i objektem spekulantů s půdou,²³ rozhodl se Mitre ustoupit a najít co nejlepší kompromis pro státní zájmy a zájmy zahraničních investorů. Železniční společnosti měly zbudovat potřebné železniční trati. Společnosti měly zůstat soukromé. Stát se zavázal pokračovat v politice garancí profitu a vzdal se kontroly nad vedením společnosti, což umožnilo cizincům ovládat společnosti jen s minimálními zásahy státu.²⁴ Mitre navíc s železnicí počítal jako s prostředkem na ochranu hranic a k nastolení pořádku tam, kde stále ohrožovali celistvost státu místní caudillos a Indiáni.

²¹Zde opět komplikovaný problém. Přesto, že již v roce 1862 vede Argentinu Mitre, originál koncese pochází ještě z doby, kdy Buenos Aires neměla vliv na dění v Konfederaci, tudíž smlouva samotná se zdála hlavně kvůli štědrému půdnímu grantu buenosaireským občanům dosti benevolentní. Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 12-13.

²²Chalupa, Jiří; *Dějiny Argentiny, Uruguaye a Chile*. s. 151-154.

²³Během let 1865-1890 stoupla cena některých pozemků až o 350%. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 31.

²⁴tamtéž str. 31-32

Koncese, již získal Central na stavbu linky z Rosaria do Córdoby, ta byla finálně schválena až v roce 1863.²⁵ Po neúspěchu Buschenthalovy mise a odmítnutí prvního návrhu Mitreho vlády Williamem Wheelwrightem,²⁶ který argentinské vládě oznámil, že její podmínky jsou pro britské akcionáře neakceptovatelné a posléze přišel s vlastními, výhodnějšími pro akcionáře se situace dostala do slepé uličky. Dle Wheelwrighta měl být profitový strop posunut na 15 %, což se vládě zdálo příliš. Wheelwright si také vydobyl na Mitreho vládě dodatku, že ze smlouvy měla být úplně vyškrtuta klauzule o znárodnění. Nakonec byly po několika týdnech diskuzí všechny Wheelwrightovy požadavky argentinskou vládou schváleny pod podmínkou, že trať bude vystavěna okamžitě. Výstavba byla opravdu záhy započata. I tehdejší ministr financí Norberto de la Riestra se k podpisu kontraktu postavil kladně. Dle jeho slov „je koncese pro rozvoj železnic v Argentině důležitá, žádná cena není dostatečně vysoká a Wheelwrightovy služby jsou nepostradatelné.“²⁷ Přesto, že Mitre a argentinská vláda vyhověli Wheelwrightovi ve všech jeho požadavcích, výstavba linky Rosario-Córdoba byla nakonec výrazně protahována. Jednak se na tom podílel válečný konflikt s Paraguají, který odčerpával množství financí mezi léty 1865 až 1870, a dále pak vlastní finanční problémy společnosti. Jako příklad lze uvést situaci, jež nastala v roce 1867, kdy stát přes množství peněz vynaložených do projektu v předchozích letech po nátlaku Centralu subskriboval 15 000 dvacetilibrových akcií firmy. Na oplátku měl vyhotovitel státu převážet poštu a vojsko za poloviční taxy.²⁸ Trať byla nakonec po šestnácti letech od vzniku návrhu a sedmi letech prací v květnu 1870 slavnostně otevřena. Její cena vysoko přesáhla všechny předpoklady. Avšak vláda o otevření mluvila jako o „největší události této epochy pro Argentinu a triumfu pro civilizaci a Argentince, děkující jejich úsilí a Boží Prozřetelnosti.“²⁹ Vlastní oslavy otevření však nikterak pompézní nebyly. Mezi státem a akcionáři panovala kvůli vysoké ceně linky špatná nálada. Akcionáři dokonce prohlašovali, že pokud by měli podporovat

²⁵ Kontrakt byl podepsán 16. března 1863. Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 85.

²⁶ Wheelwright byl pověřenou osobou, která měla získat v Evropě finance pro výstavbu dráhy po neúspěšné snaze J. Buschenthala. Více viz. pozn. 17.

²⁷ Cit. Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 84.

²⁸ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 28-29.

²⁹ Cit. Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 94.

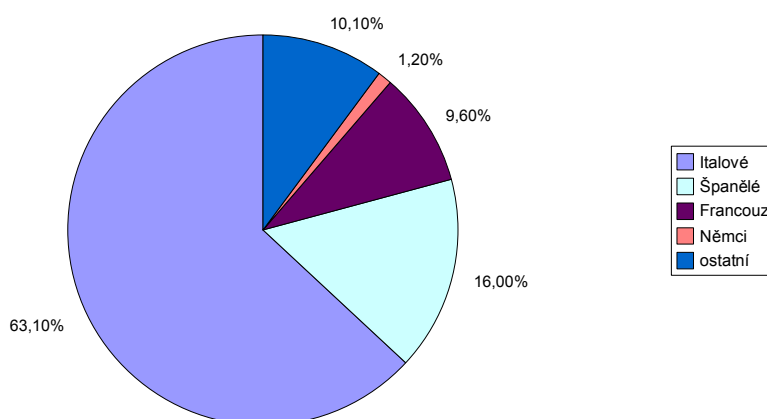
výstavbu trati dále na sever, mohlo by to pro ně znamenat přímé finanční břemeno.

Dokončením klíčové linky z Rosaria do Córdoby získala Argentina důležité zkušenosti, které později uplatnila při dalších stavbách a konečně mohla začít uskutečňovat svůj záměr otevřít vnitrozemí země světovému obchodu. I když byly britské obchodní skupiny hlavní finanční silou pro vznik železnic v Argentině, tento fakt se překvapivě neprojevil na národnostním složení přistěhovalců. Jejich počet se samozřejmě se stabilizací poměrů v zemi zvyšoval, nicméně vůdčí roli zde do první světové války hráli Italové, Španělé a Francouzi. Později i Rusové a Němci. Tyto národnostní skupiny obyvatel rozšiřovaly v Argentině evropské myšlení a kulturu. Jednalo se však pouze o jakýsi předvoj. Největší vlna přistěhovalců přišla do země až v následujících dekadách. Srovnáme-li celkový počet obyvatel Buenos Aires z let 1810 a 1875, zjistíme, že v roce 1810 tvořili z celkového počtu 46 000 obyvatel cizinci 2,2 %, kdežto v roce 1875 bylo z 236 000 více než 54 % cizinců.³⁰ Tento trend můžeme srovnat s celou zemí. Počet rozených Britů v Argentině nebyl nijak vysoký. V roce 1890 byl odhadován na 50 000 obyvatel. Přes toto nízké číslo musíme uvážit, že Britové na rozdíl od velkého množství španělských, či italských přistěhovalců byli velice silným elementem. Jednalo se totiž zpravidla o prosperující obchodníky, průmyslníky, vlastníky půdy, v horším případě pak inženýry nebo vysoce kvalifikovanou pracovní sílu. Vysoce zastoupené skupiny evropských imigrantů byli povětšinou dělníci nebo zemědělci.³¹

³⁰Blinn Reber, Vera; *British Mercantile Houses in Buenos Aires*. s. 40.

³¹Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 130-131.

Národnostní struktura přistěhovalců v Argentině v letech 1857-1880



Graf 1: Národní struktura přistěhovalců v letech 1857-1880.

Graf zahrnuje přistěhovalce, kteří cestovali do Argentiny druhou a třetí třídou. Celkově se jednalo o asi 440 500 přistěhovalců. Zdroj: Alejandro Díaz, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 24.

Významnou železniční společností v Argentině, která vznikla v druhé polovině 19. století byla po Central Argentine a Ferrocarriles Oeste, Buenos Aires Great Southern Railways Company, Limited (dále jen BAGS). Tato společnost založená v roce 1862 britským obchodníkem Edwardem Lumbem nedlouho po tom, co Central obdržel nabídku na konstrukci tratě z Rosaria do Córdoby získala podobnou koncesi na zbudování dráhy z Buenos Aires do Chascomús. Ta měla téměř shodné parametry, jako smlouva s Central. Obsahovala garanční profit, bezcelní přepravu materiálu a o něco menší množství půdy v okolí tratě, což však měla plně kompenzovat její vyšší konstrukční cena.³² Ta se nakonec ještě o 1000 £ vyšplhala a firma získala úplnou svobodu pro určování cen za přepravu v případě, že její zisky nepřesáhnou patnáctiprocentní hranici. Jednalo se i o zrušení klauzule o zestátnění, která byla nakonec upravena tak, aby společnost musela pod její výhrůžkou plnit všechny své závazky. BAGS

³² Garanční profit byl 7%, cena za míli tratě byla stanovena na 10 000£. Wright, Wintrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 29-30.

můžeme považovat za typický příklad ranného britského zájmu o železnice v Argentině.³³ Přepravovala zboží a zákazníky v oblasti jižně od Buenos Aires, která sice byla nejlidnatější a bohatá na kapitál. Její úspěchy byly neoddiskutovatelné. Great Southern vykazovala od roku 1869 profit a argentinská vláda tím pádem nemusela doplácet minimální profit 7 %. O rok později došlo mezi státem a společností k menší roztržce o tom, kam by mělo vést další prodloužení dráhy. BAGS chtěla rozšiřovat své linky na západ, kde bylo větší množství obyvatelstva, zatímco stát chtěl, aby došlo k rozšíření jižním směrem. Tento problém musel řešit až příjezd nejprominentnějšího člena Londýnské rady George Drabblea v roce 1872. Ten vládu přesvědčil. Jeho snažení bylo usnadněno obavami vlády ze ztráty toku financí z Velké Británie. Tento strach navíc minimalizoval možnost znárodnění BAGS.³⁴ Neústupnost a tvrdohlavost Great Southern byla jen předzvěstí pro následující roky sporů s dalšími drážními společnostmi.

Výrazným okamžikem pro přepravu v provincii Buenos Aires bylo vybudování mostu přes Río Salado. Ten byl otevřen Great Southern v roce 1873 a znamenal pro drážní společnost konečné vítězství nad konkurencí v podobě klasických povozů. BAGS se tímto krokem podařilo spojit ekonomicky silný jih a západ Buenos Aires.³⁵ Do té doby bylo zboží složitě překládáno, protože sběrná stanice se nacházela na opačném břehu než železnice. To umožňovalo převozníkům transportovat zboží levněji než dráha. Pro zajímavost, cena pro zákazníka jedoucího první třídou z Rosaria do Córdoby byla 3 £. Zpáteční jízdenka byla o 25 % levnější, avšak tato cena byla mezi Argentinci považována za velmi vysokou.³⁶

V roce 1868 vypršelo funkční období Bartolomea Mitreho a jeho nástupcem se stal Domingo Faustino Sarmiento. Nový prezident byl zcestovalý a dychtivý po pokroku. Ihned po svém nástupu apeloval na dokončení linky Rosario-Córdoba, což se mu podařilo a za svou krátkou vládu byl u zrodu

³³Ve vedení firmy se pohyboval okruh britských obchodníků, kteří primárně neměli o železnice zájem. Chtěli s jejich pomocí stimulovat své zájmy obchodní. Jejich cílem bylo otevřít prostřednictvím železnice nové trhy, proto někteří z nich vlastnili své akcie i u Central Argentine, Oeste nebo jiných menších společností. Mezi nejznámější jména, spojená s vedením BAGS patřily přední Anglo-Argentinské rodiny, například T. Armstrong, G. Drabble, F. Elortando, J. Fair, H. Green a další. Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 20-21.

³⁴Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 97-102.

³⁵Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 24-25.

³⁶Cesta samotná trvala 1 měsíc dostavníkem a 15 hodin vlakem. Více tamtéž s. 22-23.

několika důležitých železničních projektů. V roce 1872 vydal koncese dalším pěti drážním společnostem a dal popud k příchodu dalších investorů do Argentiny. Kromě železnic se podílel i na modernizaci školství a argentinské pošty. Byl prvním ze čtyř následujících prezidentů, který nepocházel z Buenos Aires a vešel ve všeobecnou známost svou averzí vůči caudillům. Přes všechny snahy bylo za jeho vlády otevřeno pouze 650 kilometrů tratí. Další část byla ve výstavbě. Byl přesvědčen o tom, že železnice v Argentině byly úspěšnější, než ty v ostatních zemích a věřil, že jejich růst a růst průmyslu podnítl další investice v Argentině.³⁷ Sarmientův životopisec se o něm vyjádřil slovy: „Období Sarmientovy vlády bylo léty nepořádku, krve a mizérie...které by zlomili každého muže, který by neměl Sarmientovu kuráž.“³⁸

Cesta k dobám prosperity

Sarmientova vláda, jeho vize a neutuchající entuziasmus připravily podmínky pro jeho nástupce Nicoláse Avellanedu. Ten v roce 1874 porazil svého politického soka v prezidentských volbách, bývalého prezidenta Bartolomea Mitreho. Mitre, který za své vlády v letech 1862-1868 sjednotil Argentinu a zasadil se o snížení lokální moci caudillů se po porážce ve volbách sám jako caudillo zachoval. Ihned prohlásil volby za zmanipulované a vedl ve své provincii otevřenou vzpouru. Ta však byla záhy potlačena a Mitre měl štěstí, že za revoltu nezaplátil životem.³⁹ Sám Avellaneda, který pocházel z Tucumánu, byl zarytým odpůrcem bývalého diktátora Rosase, za jehož režimu násilně zemřel jeho otec a politicky byl liberálně orientovaný. Díky jeho politice snižování nákladů provedl Argentinu světovou krizí v polovině sedmdesátých let 19. století a připravil jí na rychlý ekonomický rozvoj v letech osmdesátých. Jeho druhým důležitým počinem bylo otevření pamp světovému obchodu a podpora generála Julia Roci v boji proti rebelům a Indiánům z pamp a Patagonie.⁴⁰

Díky politice prezidentů Mitreho, Sarmienta a Avellanedy se železnice v sedmdesátých letech 19. století staly nedílnou součástí argentinské dopravy.

³⁷ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 39-40.

³⁸Cit. Tamtéž s. 40.

³⁹ Chalupa, Jiří; *Dějiny Argentiny, Uruguaye a Chile*. s. 155-156.

⁴⁰ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 41-42.

Hlavním cílem prezidenta Avellanedy bylo vybudovat trať z Córdoby do rodného Tucumánu na severu země. Stavba započala již v roce 1870 a měla být dopravní spojnici do Peru a dále do Bolívie. Předpokládalo se, že díky tomuto rozšíření dojde k železničnímu propojení všech důležitých měst ve vnitrozemí. Trať měla být ekvivalentem velkých severoamerických tratí. Návrh projektu však nebyla bezprostřední. Kraj mezi Córdobou a Tucumánem ekonomicky stagnoval a kromě několika větších měst byl jen velice řídko osídlen. K výstavbě samotné byl vybrán úzkokolejný rozchod,⁴¹ který dle propočtů měl vyjít při konstrukci o pět procent levněji. Tento rozchod byl však později pro tucumánský region spíše překážkou, protože brzdil rychlejší rozvoj oblasti. Argentinská vláda, která trvala na nízko nákladové trati Córdoba–Tucumán však na výstavbě nakonec prodělala, protože linka se stala symbolem úplatků a korupce. Až po otevření v roce 1876 vypluly na povrch bizarní metody, které byly při stavbě trati používány. Ty zapříčinily, že už po třech letech po otevření se dráha musela opravovat. Central, který se o dráhu staral mohl využívat státních garancí profítu, i když hustota dopravy na lince Córdoba–Tucumán byla nízká a její provoz přehnaně drahý.⁴²

Avellanedův návrat do Tucumánu při příležitosti slavnostního otevření linky v roce 1876 byl triumfální. Z místa odkud pocházel, a kde místní obyvatelé žili výhradně z toho, co sami vyprodukovali se vrátil, jako prostředník pokroku. Na stejném místě, kde před lety nechal diktátor Rosas popravit jeho otce prohlásil ve svém proslovu: „Před šestnácti lety jsem opustil toto město jen s několika knihami v podpaždí na dvoukolovém voze. Dnes jsem se poprvé vrátil v parním vozu, jako Váš prezident.“⁴³ Nadšení v tomto případě zakrylo triviální chyby, jichž se argentinská vláda při výstavbě linky dopustila.

V sedmdesátých letech 19. století již byla převaha britských společností v oblasti výstavby železnic evidentní. Na to reagovalo i argentinské obyvatelstvo, které začalo proti těmto firmám veřejně vystupovat. Svými protibritskými názory byli známí hlavně Ricardo López Jordán a Leandro Alema, budoucí zakladatel Radikální strany Argentiny. López a Alema chtěli především upozornit na vysoké výdaje spojené s výstavbou železnic. Mezi léty 1857-1878 investovaly do jejich rozvoje britské obchodní skupiny 10,5 milionu liber. Tuto sumu sice částečně

⁴¹Tzv. metre-gauge nebo narrow-gauge, její šířka byla jeden metr. Wright, Winthrop; *British Owned Railways in Argentina*. s. 71.

⁴²Lewis, Colin; *British Railwaysw in Argentina*. s. 31-32.

⁴³Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 42.

kryly peníze z Argentiny, nicméně pod kontrolou Britů. Londýnské společnosti byly při udělování koncesí závislé na svých kontaktech v Argentině. Postup při získání koncese byl následující: společnost zaměřená na výstavbu železnic nejprve zjistila, jaká koncese je na určenou trať nabízena. Poté byla společností určena osoba, která hájila její zájmy v Kongresu. Když ministerstvo pro veřejné práce obdrželo plán výstavby, jeho podpora byla víceméně zajištěna. Jediný, kdo mohl zájmy společnosti usilující o kontrakt překazit, byl vládní daňový poradce. Zde musela osoba zastupující zahraniční (britskou) společnost prokázat množství diplomatických schopností a zkušeností. Mnohdy byly k podepsání smlouvy zapotřebí i úplatky. Pokud došlo k dohodě, společnost získala právo k výstavbě dráhy a mohla si nárokovat státní garance a další výhody.⁴⁴

Hospodaření a záruky garancí profitu pro železniční společnosti byly již od počátků výstavby železnic obrovským problémem pro argentinské vlády. Britské společnosti se jich brzy naučily maximálně využívat. Stát, který slíbil po určitou dobu hradit rozdíl v minimálně stanovených ziscích (obyčejně se jednalo o 7 % garanci ročního profitu) převzal na svá bedra obrovské finanční břemeno. Svou roli při tom hrály manažerské podvody, korupce, špatné plánování, chybná konstrukce nebo i terén oblastí, kde se měla železnice stavět. Základním nedostatkem garancí bylo, že vláda přesně nespecifikovala, z čeho by měly být vypočítávány. Díky tomu docházelo k situacím, kdy například Central kombinoval hrubé a čisté příjmy za účelem co nejvyšší dotace nebo v ranných letech argentinských železnic s oblibou zahrnoval do pracovních výdajů všechny myslitelné položky, včetně koupě koberců do kanceláří.⁴⁵ Situace opravdu nebyla ideální, o čemž svědčilo i rozhořčené prohlášení jednoho z poslanců, který reagoval na udělení nové drážní koncese slovy, že „vše co děláme je, že posíláme kapitál do Londýna.“⁴⁶

Příkladem společnosti zneužívající trpělivost státu při výstavbě železnic byla Buenos Aires & Northern Railway (dále jen Northern), která za pomoci vlivných anglických obchodníků v Buenos Aires získala v polovině šedesátých let 19. století koncesi, která jí měla zajistit slušnou výnosnost. Jednalo se o trať o délce 29 kilometrů, mezi Buenos Aires a přístavem San Fernando. Trať však byla postavena z druhořadého, nekvalitního materiálu a s nedostatečným vozovým

⁴⁴ Reber Blinn, Vera; *British Mercantile Houses in Buenos Aires*. s. 124-125.

⁴⁵ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 102-103.

⁴⁶ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 43.

parkem. Správní rada byla nedbalá a dokud stát platil garance, nikdo se nezajímal o drobné podvody zaměstnanců, o jejich vysoký počet, o tom, že trať se dále nerozvíjela, a že uhlí bylo dováženo z Buenos Aires za trojnásobek ceny, než za kterou jej bylo možné koupit z Velké Británie. Dodáme-li i mizernou údržbu tratě a vysoké ceny, bylo jen otázkou času, kdy vládě dojde trpělivost. Již za tři roky prohlásila vláda situaci firmy za katastrofální, nicméně trvalo další čtyři roky, než se vláda konečně odhodlala zrušit dotace Buenos Aires & Northern. Ani zástupce banky Baring Brothers, která byla dlouholetým věřitelem argentinského státu se neodvážil Northern hájit a veřejně její hospodaření odsoudil.⁴⁷ Kritici, ke kterým se připojil i prezident Avellaneda proto začali požadovat vznik programu, který by vymýtil korupci a využívání státu, jako sponzora při výstavbě železnic. Prezident otevřeně obvinil společnosti, že zneužívají garanci profítu a v roce 1877, kdy byly již přestupky hříšníků příliš zjevné slíbil situaci prošetřit. Avellaneda měl však jen malé možnosti. Sám nechtěl riskovat kredit Argentiny ve světě a finální analýza zřetelně odrážela obavu ze situace, kdy by byl na zahraniční společnosti vyvinut důrazný tlak. Ve výsledku tak většina společností dále zatěžovala stát garancemi. Výjimku tvořily Ferrocarriles Oeste a Buenos Aires Great Southern, které, jako jediné úspěšně fungovaly i mimo bohatý region Buenos Aires, a jejichž profit přesahoval minimální hranici.⁴⁸

Argentina během sedmdesátých let rozšiřovala svou železniční síť. V roce 1872 měřila přes 1100 kilometrů a mnoho tratí bylo stále ve výstavbě,⁴⁹ a i když se do roku 1880 síť tratí rozšířila na dvojnásobek, argentinská vláda nemohla být vzhledem k rozsáhlým investicím spokojena. Přestože otevřela nové trhy ve vnitrozemí země, stále nedosahovala potřebné délky. Argentina, jejímž největším vývozním artiklem byla od třicátých let 19. století vlna, se od sedmdesátých let začala specializovat na produkci obilí a o zhruba dvacet let později i na vývoz masa.

Produkce obilí v Argentině stoupla až s expanzí železnice do provincií a s eliminací Indiánů z pamp.⁵⁰ Přestože byla země již od koloniálních dob závislá na importu obilí, cíleně rozšiřovala své osevňovací plochy, takže se zanedlouho nejen že

⁴⁷Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 102-105.

⁴⁸Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 44-45.

⁴⁹Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 66-68.

⁵⁰ Za vítěze nad Indiány z argentinských pamp je považován gen. Julio Roca. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. Str. 50-51.

oprostila od nutnosti dovážet obilí z ciziny, ale sama se stala jedním z největších exportérů tohoto artiklu.⁵¹

Vývoz masa byl silně ovlivněn velkou vzdáleností mezi Evropou a Argentinou. Přes jeho velkou oblibu došlo k jeho výraznějšímu exportu až po vynalezení chladicího zařízení, díky kterému bylo možné udržet maso čerstvé.⁵² Do té doby se vyváželo pouze nejkvalitnější „bife de chorizo“ a solené maso. Jelikož průmyslová centra nebyla schopná udržet maso v dobrém stavu, často docházelo k tomu, že plesnivé, zkyslé a nestravitelné hovězí bylo podáváno jihoamerickým otrokům. Poptávka se zvedla až se zmíněným vynálezem chlazení a během 80. let 19. století britské firmy, přímo napojené na jatka v Liverpoolu, Londýně, Manchesteru a dalších městech, ovládaly dvě ze tří největších argentinských jatek a mražen. Na tyto firmy byly většinou vázány i další dceřinné společnosti, které se zabývaly balením masa nebo například vývozem kůží.⁵³

Před rokem 1880 se jen velice stěží v Argentině prosazoval průmysl. Produkovaly se hlavně zmíněné zemědělské produkty a na ně byl většinou vázán. Zahraniční i domácí investoři se vzhledem k nepříznivým clům a špatné legislativě zdráhali průmysl finančně podporovat. Když už britská firma chtěla do určitého odvětví investovat, odkoupila raději celou společnost, jako například v případě pivovaru Bleckert's, který fungoval od 60. let 19. století jako argentinská firma a v 90. letech byl Brity odkoupen.⁵⁴ I proto můžeme sedmdesátá léta 19. století na rozdíl od let osmdesátých považovat za období stabilizace, nikoliv za období velkých inovací.

⁵¹K exportu malého množství obilí došlo na počátku sedmdesátých let 19. století do Paraguaye, Belgie a Velké Británie. V roce 1878 již export převýšil import. Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 37-39.

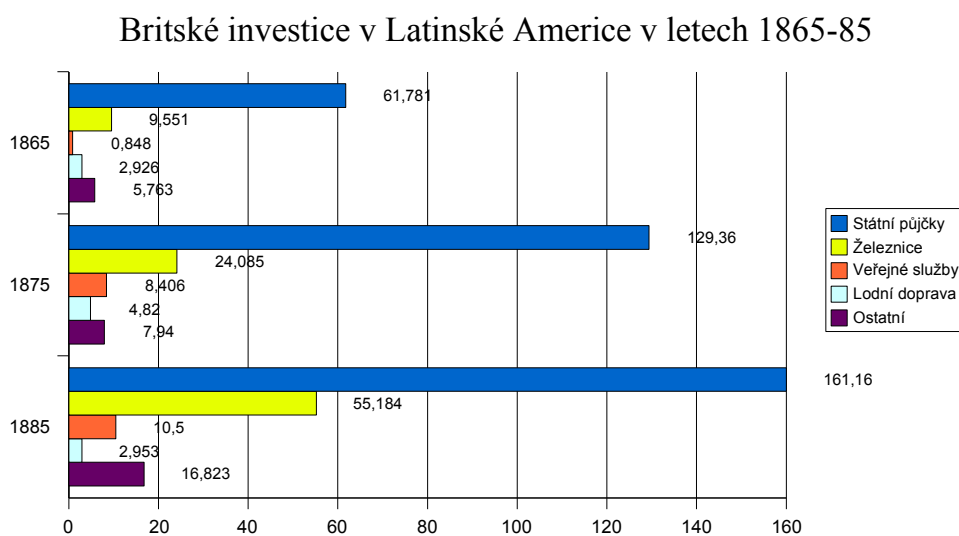
⁵²V roce 1876 připlula z Rouenu do Buenos Aires loď La Frigorifique, která přivezla mražené maso v požitelném stavu. Za rok již argentinské hovězí, ještě jako málo dostupná lahůdka dorazilo do Francie v prvotřídním stavu. Výraznější export byl opět spojen převážně s britskými firmami jako: La Plata Cold Storage Company, River Plate Fresh Meat Company a dalšími. Smith, Peter; *Politics and Beef in Argentina*. s. 33-35.

⁵³Reber Blinn, Vera; *British Mercantile Houses in Buenos Aires*. s. 129-130.

⁵⁴Tamtéž s. 129.

Zlatá léta argentinské železnice

Obdobím, které historikové považují za jedno z nejpříznivějších v historii argentinských železnic bylo období mezi roky 1880 a 1916. V těchto letech se železniční systém rozšiřoval, prosperoval a díky němu plynuly finance i do dalších odvětví. Britové zvýšili objemy svých investic nejen do železnic, ale i do veřejných služeb, finančnictví, držby půdy, provozu důlních společností, lodní dopravy atd. Tramvajová doprava, která zahájila provoz již na konci 60. let 19. století byla v polovině let sedmdesátých pod částečnou kontrolou britských společností. Největší podíl investic však s přehledem tvořily nákupy státních půjček. Tento trend byl obdobný i ve zbytku Latinské Ameriky, přičemž v tomto období byly britské investice největší v Argentině, Mexiku, Brazílii a Peru. Tyto čtyři státy tvořily vždy minimálně polovinu všech britských investic.

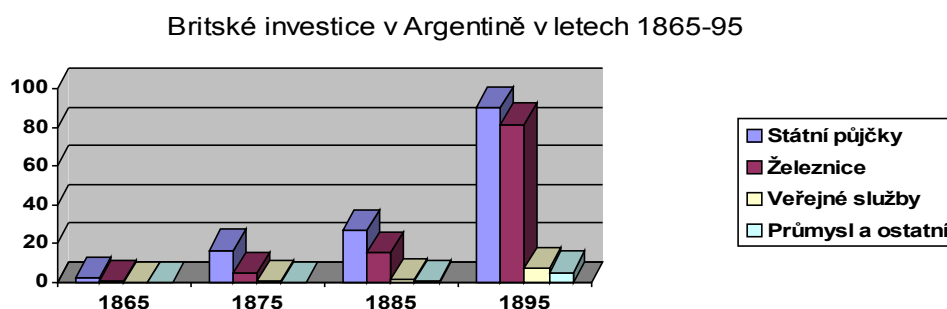


Graf 2: Britské investice v Latinské Americe 1865-85.

Údaje jsou uvedeny v milionech liber. Jedná se o celkové britské investice v Latinské Americe v daném období. Zdroj: Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 288 a Miller, Rory; *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries* s. 122.

Britské investice v Argentině zhruba procentuálně odpovídaly britským investicím v Latinské Americe (viz. Graf 2), přičemž jejich hodnota byla samozřejmě nižší. Jak naznačuje (Graf 3), v letech 1865 a 1875 se hodnota nákupu státních půjček pohybovala kolem 75 % z celkového investovaného kapitálu. Jejich dominantní postavení ve skladbě britských investic v Argentině

narušily až velké vklady kapitálu do budování železnic v 80. a 90. letech 19. století a rekordní investované obnosy na začátku dvacátého století.



Graf 3: Britské Investice v Argentině 1865-85.

Údaje jsou uvedeny v milionech liber. Zdroj: Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 301.

Osmdesátá léta 19. století také ovlivnila Argentinu další masivní imigrační vlnou. Jestliže mezi léty 1857–1880 přišlo do Argentiny 440 500 imigrantů, v dalších dvaceti letech do ní emigrovalo ještě téměř jeden a půl milionu většinou evropských přistěhovalců. Jejich počet přitom v tomto období stále rostl. Zatímco v roce 1881 přišlo do Argentiny 47 484 přistěhovalců, v roce 1889 jich bylo 260 909. Údaj z roku 1889 byl navíc dlouho rekordní. Překonal ho až počátek 20. století, kdy v roce 1910 do Argentiny dorazilo 345 275 imigrantů.⁵⁵ Přistěhovalci do země přicházeli s vidinou rychlého zbohatnutí. Jejich počáteční nadšení se odráží v „Písni Imigrantů“. Ta barvitě popisovala Argentinu, jako rozlehlou zemi bez hranic a strachu, kde není žádné nebezpečí, a kde se každý nemůže dočkat nového dne.⁵⁶

Díky faktu, že osoby starší 59 let tvořily jen 2,5 % z celkového počtu přistěhovalců lze vyvodit, že do Argentiny putovaly v drtivém množství případů celé rodiny, které se usazovaly v řídké obydlených oblastech vnitrozemí, kde se zabývaly zemědělstvím a pastevečtím nebo rozšiřovaly dosavadní městská centra. Přistěhovalci měli díky svému odlišnému způsobu života velký vliv na

⁵⁵ Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 169.

⁵⁶ Celé znění v angličtině: Let us go to a roomy and bright country; to a country without boundaries, to a country of unawareness; to a land that does not bill, nor judge, nor collect, nor suspect; to a country where there is no fear of tomorrow, but rather loves the morrow, with the bright and happy confidence of a child. Let us go to the land of promise where there yet exist change and fortune and the unforeseen, and the crazy surprise. Cit. Reber Blinn, Vera; *British mercantile Houses in Buenos Aires*. s. 39-40.

domácí a zahraniční trh. Navíc kulturně a sociálně měnili dosavadní tvář Argentiny a de facto tvořili z Argentiny úplně jiný stát.⁵⁷ Mnohdy ani kvůli stálým spekulacím obdělávaná půda nepatřila imigrantům, nýbrž porteños, kteří půdu pouze pronajímali. Přistěhovalci takto pracovali na půdě místního vlastníka po dobu tří let, ve kterých doufali v dobrou úrodu. Po uběhnutí této doby se přesunuli na podobný pozemek, kde pěstovali vojtěšku, kterou spásli dobytek. V případě dobré sklizně si byla imigrantská rodina schopna slušně vydělat. V opačném případě žila v bídě. Nejvhodnějšími oblastmi pro pěstování obilí byly Santa Fe a Entre Ríos. V těchto oblastech spustili italští imigranti množství projektů, které sponzorovali místní spekulanti s půdou a Central Argentine. Cena pozemků se zde pohybovala vysoko nad původní cenou. Přesto byla návratnost této investice vysoká. Nezanedbatelný počet přistěhovalců se zanedlouho stal řádným vlastníkem půdy a vedl poměrně komfortní život jen z produkce obilí.⁵⁸

K tomu, aby mohlo dojít k velkému rozvoji 80. let nestačil pouze britský kapitál a příliv nových přistěhovalců. Toto byly jen důsledky tří důležitých faktorů, které musela argentinská vláda splnit. Prvním bylo dobytí vnitrozemí a konečné vyhnání Indiánů z pamp. Tento krok přinesl důležitý klid, novou půdu k prodeji⁵⁹ a neutralizoval nebezpečí indiánských útoků. Dalším byla cílená rozšíření železnic na západ a na jih, která urychlila a zlevnila dopravu vlny, obilí a dalších produktů do přístavů. Třetím pak rozšíření produkce hovězího masa, která vynášelo více než vlna, kůže a solené maso. Tento třetí krok však Argentina udělala až se zmíněným rozšířením chladicích zařízení na jatka a do lodí při přepravě masa v devadesátých letech 19. století.⁶⁰

Velmi specifické bylo vedení argentinského státu. Byl zde jakýsi systém oligarchie, ve kterém se politická síla sestávala z prezidenta a jeho poradců, guvernérů, viceguvernérů a jejich politických spojenců, kteří se podřídili exekutivě a ekonomickým zájmům velkých vlastníků půdy, se kterými byli v blízkém kontaktu. Jednalo se tedy zároveň i o nejvyšší argentinskou vrstvu, která bez ohledu na rozdíly a politickou příslušnost velmi často spolupracovala. V jejím čele byl po konci Avellanedova funkčního období v roce 1880 generál Julio Roca. Roca, jehož hvězda stoupla již v posledních letech vlády Nicoláse Avellanedy se

⁵⁷Alejandro Díaz, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 23-26.

⁵⁸Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 55-56.

⁵⁹Po úspěšném tažení gen. Roci proti indiánům pamp bylo ve veřejných aukcích nabídnuto přes 100 000 akrů půdy. Scobie, James; *Revolution in the Pampas*. s. 39.

⁶⁰Tamtéž. s. 38-39.

výrazně zapsal do historie Argentiny. Z jeho politiky bylo patrné, že chtěl nastolit centralizovanou vládu. Využil porteños k získání politické kontroly nad národem a díky silné armádě udržoval zákon a pořádek v provinciích. Buenos Aires, které se jen několik týdnů před jeho nástupem do funkce stalo hlavním městem země, mělo být centrem jeho moci.⁶¹ Využitím buenosaireského kapitálu chtěl navíc Roca prosadit své ekonomické zájmy ve vnitrozemí. Roca věřil, že právě jeho funkční období přinese Argentině největší úspěchy a prosperitu. Výdělek se v jeho době vlády stal hlavním motivačním prvkem a heslo „Pořádek a rozvoj“ bylo heslem doby. Argentinské politické špičky totiž byly v posledních dvou desetiletích 19. století výrazně ovlivněny Spencerovským pozitivismem, který se snažil aplikovat vědu za účelem vývoje. To bylo možné uplatnit v Argentině. Argentínští stoupenci Herberta Spencera přesto nebrali industrializaci jako lék na všechno. Spokojili se s začleněním Argentiny do světového obchodu na bázi vývozu potravin, čímž odsoudili argentinský průmysl do druhořadé role, protože se nemohl rovnat s významem zemědělství a pastevectví pro státní finance. Proto využili imigrující Evropany coby zemědělskou sílu a snažili se zajistit rozvoj v oblastech podél budovaných železnic.⁶² Jejich výstavba byla v osmdesátých letech 19. století ve srovnání s předchozími lety enormní.

V sedmdesátých letech 19. století fungovaly tři velké železniční společnosti, napojené prakticky na veškerou zemědělskou výrobu. Central Argentine na severu země, BAGS v okolí Buenos Aires a Oeste jižně od hlavního města. Rostly však příjmy všech společností. Jejich cílem bylo spojit východní a západní břehy kontinentu železnicí přes vrcholky And. Žádná společnost v Argentině se však k tomuto kroku dlouho nemohla odhodlat, a proto došlo ke konečnému „dobytí And“ až v roce 1910.

Central, jehož hrubé příjmy pro rok 1879 dosáhly 175 857 £ se v příštím roce mohl pochlubit hrubým příjmem 231 097 £. Jeho příjmy v dalších letech stoupaly. V roce 1884 již vykázal hrubý zisk 539 025 £ a čistý zisk 325 476 £.⁶³ Taktéž množství přepraveného nákladu bylo nebývale vysoké. Zatímco v roce 1876 činila vytiženost Centralu 62 400 tun, o osm let později to již bylo 304 000

⁶¹Hlavním městem Argentiny se Buenos Aires stalo díky zákonu 1039, který potvrdila vláda 20. 9. 1880 ještě během vlády N. Avellanedy. Gutman, Margarita; Hardoy, Jorge Enrique; Buenos Aires. s. 75-76.

⁶²Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 48-51.

⁶³Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 46-47.

tun, což byl nárůst o 487 %.⁶⁴ S rostoucím ziskem se společnost dostala do nepříjemné situace, kdy musela odvádět vládě část svého zisku, aby tím částečně nahradila kapitál, který do Centralu vláda v předchozích letech vložila. Proto se Central rozhodl vzdát ročních garancí profitu. Tento krok však nebyl vzhledem k množství státem vynaložených peněz pro vládu akceptovatelný. Stát argumentoval tím, že dlouhá léta platil společnosti dotace, aby se postavila na vlastní nohy a nyní, když už na nich stojí, odmítá vyjít argentinským občanům vstříc tím, že by zlepšila servis, snížila ceny dopravného a začala státu splácet dotace z minulých let. Central na vzniklou situaci reagoval tak, že zastavil dopravu a přerušil práce na úsecích rozšiřujících tratě. Ředitel Centralu Frank Parish žádal prominutí těchto splátek. To samozřejmě vyvolalo divoké diskuse v tisku, dokonce se objevil návrh společnost znárodnit. Nicméně vláda sama dobře věděla, jak moc je pro ní soukromé vlastnictví linky kvůli proudění zahraničního kapitálu důležité, a proti těmto hlasům se rázně ohradila. K situaci se pregnantně vyjádřil tehdejší ministr vnitra Bernardo de Irigoyen, který prohlásil, že „většina upřednostňuje zanechat soukromou podobu firmy, protože stát nemá dostatečné prostředky, aby jí mohl dostatečně efektivně vést.“⁶⁵ K dohodě mezi státem a Centralem došlo až v roce 1884, kdy se společnost vzdala svých garancí a zavázala se uhradit argentinské vládě částku 500 000 £.⁶⁶ Díky tomuto kroku se Central plně vyvázal z vládní kontroly a získal oficiální povolení volně rozšiřovat svůj kapitál. Proto mohl Central zvednout ceny za své služby. V letech 1885 a 1888 dosahoval reálný profit 17,5 % respektive 24,8 %. Ten přitom nezahrnoval výdělky z prodeje půdy a nedeklarované výdělky. Šikovnost vedení Centralu udělalo z této společnosti nejvýnosnější železniční firmu v Argentině. Její čisté zisky dosahovaly dvou a půl násobku výnosů BAGS. Období prosperity ale bylo jen dočasné. Central totiž v těchto letech přecenil své dominantní postavení a dovolil dalším společnostem, aby vstoupily do bohaté oblasti Santa Fe a poskytovaly zde služby, které on provozovat nechtěl. Vedení společnosti tak mohlo v budoucnu sypat popel na hlavu jen sobě, protože výchozí pozice firmy v osmdesátých letech byla velice příznivá.⁶⁷

⁶⁴ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 111.

⁶⁵ Cit. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 61.

⁶⁶ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 46-48.

⁶⁷ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 112-113.

Nejen Central měl v osmdesátých letech možnost vysokých zisků. Také situace BAGS byla více než slušná. Když v roce 1880 prodloužila svou trať do Ayacucho, rozhodla se snížit své investice do dalších rozšíření, konsolidovat dosavadní vybudované tratě a zvýšit výdělky zvýšením cen dopravného. Tyto kroky se setkaly s hlubokým odporem buenosaireské veřejnosti, jejíž prioritou bylo pokrýt provincii Buenos Aires železniční sítí. BAGS pod tlakem veřejnosti přistoupila na snížení tarifů a zvýšení rychlosti a počtu vypravených spojů. Ujala se navíc stavby tratí do Bahía Blanca a do Tandilu. Na základě těchto událostí se vláda vzdala svého práva vyvlastnit společnost až do vypršení 23–leté koncese. V dalších letech došlo k největšímu rozšíření firmy v její historii. Byly vybudovány tratě do Mar del Plata a Tres Arroyos via Juaréz, na které se již nevztahovaly žádné garance profitu. Po jejich dokončení v roce 1886 dosahovala délka železniční sítě společnosti 1325 kilometrů.⁶⁸

Velká nerovnost v Argentině panovala mezi vývozem a dovozem zboží. Zatímco Velká Británie využívala Jižní Ameriky, jako svého odbytiště, jihoamerické republiky se musely spokojit s omezeným vývozem primárních surovin. Nejžádanější z nich, argentinská vlna, obilí a maso a brazilské kakao a tabák nemohly propast mezi dovezeným a vyvezeným zbožím dlouho zacelit. Mezi léty 1880-1884 bylo do Velké Británie z Argentiny dovezeno zboží v hodnotě 962 000 £, zatímco britské velvyslanectví v Buenos Aires odhadovalo výši importovaného zboží do Argentiny jen za léta 1883-1884 na trojnásobek. Tento fakt argentinskou vládu nijak neznepokojoval, což se jí na začátku devadesátých let 19. století vymstilo. Přestože objem Británií dováženého zboží v dalších pětiletých intervalech rostl, objem zboží vyváženého se zdvojnásoboval a na konci 19. století dosáhl hodnoty 8 509 000 £. Nejvíce se na této částce podílela vyvezená pšenice, kukuřice, mražené skopové maso, živý dobytek a ovce.⁶⁹

Argentina v tomto období užívala vlastní papírovou měnu, konvertibilní peso fuerte a nekonvertibilní peso moneda corriente. Ta však byla značně znehodnocená. Každá provincie navíc využívala vlastní kovové peníze, jejichž nominální hodnota se někde dokonce lišila i mezi městy stejné provincie. Před vymezením centrálního monetárního systému, k němuž došlo v roce 1881,

⁶⁸ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 51-52.

⁶⁹ Miller, Rory; *Britain and Latin America*. s. 150.

kdy kolísající peso fuerte a peso moneda corriente nahradilo peso moneda nacional⁷⁰, byly v Argentině značně populární také rozmanité druhy mincí. Platilo se španělsko-americkými zlatými uncemi, chilskými condory, chilskými, bolívijskými a peruánskými pesety, bolívijskými „melgarejos“⁷¹, evropskými a severoamerickými mincemi, měděnými mincemi a dalším drobným oběživem. Cílem měnových reforem z let 1881 a 1883 bylo kromě měnové unifikace u kovových platidel také upevnění měny a snížení počtu bankovek v oběhu. K těmto krokům využívala vláda největších argentinských bank v čele s Banco Nacional.⁷²

V roce 1886 byla otevřena důležitá linka mezi Buenos Aires a Rosariem. Stavba, která započala v roce 1884, spojila města Campana,⁷³ přístav na řece Paraná vzdálený asi 80 kilometrů od Buenos Aires, s Rosariem. Smlouva byla bez garancí profitu a státní příspěvek na výstavbu jedné míle trati činil pouhých 500 £. Společnost Buenos Aires & Rosario Railway, která se stavby ujala, získala potřebný kapitál prodejem akcií. Zprovozněním této linky se zkrátila přepravní doba z Buenos Aires do Rosaria o deset hodin a do Córdoby dokonce o celý den. Předtím museli cestující pro cestu do Rosaria použít povoz nebo rychlejší parník a dále do Córdoby pokračovat nočním spojem.⁷⁴ V druhé polovině osmdesátých let 19. století se tato společnost stala při výstavbě nových železničních spojů velice aktivní a její reputace mezi ostatními společnostmi tak výrazně stoupla.

Dráhy nejvíce vydělávaly jako přepravci surovin z vnitrozemí na pobřeží a zboží opačným směrem. Kromě obilí a dobytka se převážel stavební materiál, jako cihly nebo vápno, uhlí, minerály, sůl. Tucumán byl známý vývozcem cukru. Mendoza zase producent kvalitního vína. V údolí řeky Río Negro se pěstovalo ovoce, na severovýchodě země pak cesmína paraguayská. Významnou oblastí,

⁷⁰ Peso moneda corriente mělo vůči novému peso moneda nacional hodnotu 25:1, peso fuerte 1:1. Peso moneda nacional v Argentině platilo mezi lety 1881-1969. Reber Blinn, Vera; *British Mercantile Houses in Buenos Aires*. s. 30.

⁷¹ Melgarejo byla lehká stříbrná mince pojmenovaná po prezidentu Bolívie Marianu Melgarejovi, který ji začal razit a donutil Bolívijsce, aby ji přijali jako plnohodnotnou minci (full-weight coin). Prosazení této mince byl násilný čin, který stál život několik respektovaných bolívijských podnikatelů, kteří proti tomuto kroku měli námitky. Williams, John; *Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money 1880-1900*. s. 32.

⁷² Williams, John; *Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money 1880-1900*. s. 31-35.

⁷³ Železniční spojení mezi Campanou a Buenos Aires bylo otevřeno v roce 1876 firmou Buenos Aires & Campana. Tato společnost v roce 1883 obdržela koncesi na prodloužení trati do Rosaria a změnila své jméno na Buenos Aires & Rosario. Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 52-53.

⁷⁴ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 53-54.

kde se pěstovala bavlna, byla oblast Chaco. Přes rychlost a mnohé výhody spojené s přepravou železnicí docházelo k roztržkám mezi argentinskými a britskými ekonomickými požadavky. Argentinci chtěli co nejrychlejší a nejlevnější dopravu, Britové zase co nejrychlejší zisk ze svých investic. Při střetu těchto zájmů projevovala v poslední čtvrtině 19. století argentinská společnost občasná antipatie vůči Britům nebo popřípadě přímo proti železnicím. V zásadě dělaly zlou krev tři hlavní důvody. Nedostatečný vozový park v období sklizně, vysoké ceny jízdného a zneužívání státních garancí profitu.⁷⁵

Problém nedostatečného vozového parku v období sklizně byl sice problémem sezónním, pro zemědělce z vnitrozemí byl však problémem klíčovým. Sklizeň, která většinou trvala od ledna do dubna byla obdobím neustálého tlaku zemědělců na železniční společnosti, aby jejich obilí bylo přepraveno na pobřeží bez zbytečných průtahů. S končící sezónou se zvyšovala i možnost deště, kterého se zemědělci spolu s útokem hmyzu právem obávali. Obilí se sice přikrývalo plachtou, nicméně jednalo se o nedostatečný způsob ochrany, který snižoval jeho kvalitu. Komplikace v přepravě zboží tak mohly producenta obilí lehce zruinovat. Dokonce i přímo ve stanicích trvalo věčnost, než se náklad dostal do vagónů. Naložení 600 tun napytlované pšenice trvalo 30 mužům dvanáct hodin. Jaký to ale byl rozdíl, když se mohlo použít malé zdvihadlo, se kterým bylo možné práci vykonat do dvou hodin. Náklady navíc zemědělcům zvyšovaly i drahé pytle na obilí.⁷⁶

Ani tak velká překladiště, jako Buenos Aires nebo Rosario nebyla schopná zajistit včasné naložení zboží. V Rosariu, kde se začaly budovat dopravníky na obilí a skladiště již v osmdesátých letech 19. století stály vagóny vždy několik dní. Navíc britské železniční společnosti logicky používaly k dopravě britské vagóny, které měly nosnost jen 10 až 18 tun. Velké vagóny používané v USA s nosností až 40 tun se v Argentině začaly používat až na konci 19. století.⁷⁷ Ve velice úrodném roce 1894 bylo poznamenáno: „V Rosariu je ve skladištích okolo 100 000 tun obilí, jehož naložení zabere deset dní práce. Úroda je v letošním roce tak veliká, že jedna jediná dráha blokuje 1100 vagóny celou stanicí, nemluvě o množství naložených vagónů čekajících ve vnitrozemí.“⁷⁸ Z argentinských

⁷⁵ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 56-57.

⁷⁶ Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 94-99.

⁷⁷ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 58-59.

⁷⁸ Cit. Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 97.

statistik vyplynulo, že nejdůležitější roli při vývozu obilí hrálo překvapivě Rosario, které pravidelně vypravilo přes oceán více obilí než Buenos Aires, Santa Fé, i rychle se rozvíjející přístav Bahía Blanca. Ohromná exportní síla Rosaria mnohdy předčila i vývoz všech výše zmíněných center dohromady.⁷⁹ Jedním z důvodů, proč hlavní město ve vývozu obilí zaostávalo byl fakt, že Buenos Aires bylo až do pozdních 80. let 19. století otevřené přístaviště. Velké nákladní lodě tím pádem musely čekat až patnáct kilometrů od přístavu, aby neuvízly na mělčině. Na volném moři mohla být loď pro změnu poškozena větrem nebo nepřízní počasí. S obdobnými problémy se v poslední čtvrtině 19. století potýkaly i přístavy Montevideo, Veracruz nebo Valparaiso. Přitom jmenované přístavy patřily spolu s brazilským Santosem a Rio de Janeirem k nejdůležitějším na jihoamerickém kontinentu.⁸⁰

Zneužívání garancí profitu bylo problémem, který musel stát řešit hlavně u menších železničních společností, protože argentinskí železniční giganti BAGS a Central se garancí vzdali již na počátku osmdesátých let 19. století. Ke společností závislým na státních garancích patřila například East Argentine. Do ní vkládala argentinská vláda velké naděje kvůli její výhodné strategické poloze poblíž řeky Uruguay, v blízkém sousedství Brazílie a Uruguaye. Společnost, jejíž kapitál v roce 1871 činil 960 000 £ pracovala neefektivně a nekvalitně. Její vedení navíc drze prohlašovalo, že ne díky mizernému vedení, ale díky chudobě státu není společnost schopná uspokojit své akcionáře. V roce 1883 vláda konečně vyslyšela kritické hlasy veřejnosti a začala připravovat zestátnění společnosti. Jedna z inspekcí, která proběhla na tratích East Argentine v roce 1888 zjistila, že firma za 15 let své existence nevyměnila ani jednu lokomotivu nebo vagón, vagóny na přepravu masa přestavěla na první třídu, a nejenže její vlaky nejezdily na čas, ale dokonce ani hodiny ve stanicích neukazovaly reálný čas. Někde ukazovaly o hodinu méně, někde zase o hodinu více. K zestátnění společnosti však nakonec nedošlo. Firma, na kterou se snesla oprávněná kritika argentinské veřejnosti, svojí finanční situaci neunesla a v roce 1907 byla prodána další britské firmě Argentine North Eastern Railway.⁸¹ S neschopností britských železničních

⁷⁹ více tamtéž s. 176.

⁸⁰Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 69.

⁸¹ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 106-110.

společností se jejich zákazníci mohli v Argentině setkat nejen u East Argentine. Zlou krev také vyvolávaly postoje Great Western nebo Buenos Aires & Northern.⁸²

Rok 1886 se stal pro prezidenta Julia Rocu rokem posledním. Ve funkci ho vystřídal Miguel Juárez Celman. Tento muž se do argentinské historie nechvalně zapsal, jako prezident, který dovedl Argentinu do krize. Ve srovnání s bývalým prezidentem Rocou byla Celmanova politika daleko nerozváznější a pro Argentinu nebezpečnější. Na rozmařilý způsob nakládání s penězi si brzy zvykly i provincie a začaly se přibližovat vstříc ekonomické katastrofě. Ta přišla v roce 1890, kdy se hlavní věřitel státu, banka Baring Brothers & Co., dostal do finančních potíží, především díky nepřiměřeným a nevýnosným investicím v Argentině. Spekulace s půdou, uzavírání zahraničních půjček a devalvace měny spojená s inflací zdiskreditovaly Argentinu v zahraničí a přerušily časy prosperity.⁸³

V době nástupu Celmana do úřadu však nikdo nevěřil, že by stát mohl mít nějaké finanční potíže. Obrovský ekonomický „boom“, který probíhal od počátku 80. let vléval Argentincům do žil optimismus. Nepřesvědčily ani burzovní hodnoty argentinských akcií, které byly v roce 1886 nižší než chilské. Na hlasy z Londýna, že Argentina svůj vývoj uspěchala, podpořený přerušením podpory argentinských investic, coby riskantních, reagovala v roce 1886 vlada sjednáním rozsáhlé půjčky z Německa. Během let 1886-1890 bylo vládou uděleno množství koncesí, které vedly během let 1886-1891 ke zdvojnásobení délky argentinské železniční sítě. Další výdaje byly nezastavitelné. Celman svým bezbřehým optimismem nakazil i zbytek Argentiny. Ve všeobecnou známost vešlo tvrzení, že „veškeré železnice jsou správné, jediné špatné jsou ty, které ještě nebyly vybudovány.“⁸⁴

Koncese byly udělovány a linky byly budovány s velikou intenzitou. Během jednoho dne dokonce poslanecká sněmovna schválila rekordních 33 nových koncesí. Nové železniční tratě byly stavěny za účelem konkurence nebo za účelem zvýšení ceny půdy v dané oblasti. V roce 1887 udělila poslanecká sněmovna koncese na téměř 13 000 kilometrů tratí. Toto číslo bylo

⁸² Buenos Aires & Northern se podrobněji zabývá ve třetí kapitole „Cesta k dobám prosperity“.

⁸³Ford, A. G.; Argentina and the Baring Crisis. In: Oxford Economic Papers. Vol. 8, No. 2. s. 127-128 a Wright, Winthrop; British-Owned Railways in Argentina. s. 62-63.

⁸⁴Cit. Wright, Winthrop; British-Owned Railways in Argentina. s. 64.

sice senátem sníženo na necelých 8000 kilometrů, avšak vzhledem k 5 % garancím profitu ve smlouvách měl výsledný potřebný kapitál punc alarmující částky.⁸⁵ Proti tomuto nekontrolovanému bujení se již otevřeně postavil i tisk, který upozorňoval na riskantní jednání Celmanovy vlády. Taktéž v poslanecké sněmovně proti Celmanově politice vystupovala Partida Republicana, reprezentovaná Aristóbulem del Valle. Ta byla pro omezení výstavby železnic a důslednější finanční politiku. Názory A. del Valleho se staly vzorem pro další argentinskou politickou generaci, která tvrdě vystupovala proti oligarchii ve vedení státu a zahraničním společnostem.⁸⁶

Železniční společnosti musely na stávající situaci reagovat zvýšením svých tarifů. Například ceny Centralu stouply během let 1887-1888 několikrát. Situace byla krajně nepříjemná i pro zemědělce, kteří si stěžovali, že „je dražší dostat tunu obilí do Rosaria, než do Liverpoolu.“⁸⁷ Argentinská veřejnost si rychle našla svojí oběť. Obvinila z nastalé situace zahraniční společnosti a žádala omezení jejich pravomocí. Ty však přes veškerou vychytralost a mnohdy i neústupnost pouze reagovaly na chaotickou Celmanovu vizi finančně nevyčerpatelné Argentiny. Samy byly situací z konce osmdesátých let 19. století zaskočeny a ty, které nedokázaly efektivně využít státní garance čekal zánik, nebo nucená fúze. Přes krizi, která na počátku 90. let 19. století Argentinu postihla, byly události druhé poloviny 80. let pro rozvoj železnic v Argentině neocenitelné.

⁸⁵Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 69.

⁸⁶Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 64-65.

⁸⁷Cit. Bendaña, Alejandro. *British Capital and Argentine Dependence*. s. 115.

Krise devadesátých let



Ilustrace 4: Přibližné grafické znázornění nejdůležitějších železničních tratí v Argentině před rokem 1890.

V roce 1887 přednesl prezident Celman kongresu své názory týkající se dvou příbuzných problémů. Šlo o zestátnění soukromých železničních společností a zneužívání garancí. Prezident se zde pevně postavil za trh. Odmítl nacionalizaci drah a zároveň zamířil tvrdou kritiku na firmy zneužívající garanci profitu. Vláda nakonec došla ke dvěma závěrům: buď bude třeba zestátnit dráhy nebo zvýšit jejich veřejnou regulaci. Vláda se rozhodla pro druhou alternativu, kterou prosazoval prezident Celman. Aby prezident svůj návrh podpořil, navrhl vládě prodat největší státní dráhy do soukromých rukou.⁸⁸

Za těchto okolností došlo k prodeji Ferrocarriles Oeste. Státní společnost, která začala fungovat jako první v Argentině, do roku 1889 rozšířila délku svých tratí z původních deseti na 1168 kilometrů. V témže roce se dostala do britských rukou. Navzdory prodeji byla situace Oeste v osmdesátých letech 19. století poměrně stabilizovaná. Její dráhy prosperovaly a díky státnímu vlastnictví byly i její služby mnohem levnější, než služby soukromých společností. Srovnáme-li hrubý zisk z kapitálu BAGS a

⁸⁸Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 66-67.

Oeste uvidíme, že procentuálně byla až do poloviny 80. let Oeste na úrovni Great Southern. V procentuálním měřítku se mezi roky 1869–1884 hrubý profit Oeste pohyboval mezi 7–9 %, zatímco hrubý profit BAGS v sedmdesátých letech kolísal od 6,5 % do 9 %, a v letech osmdesátých, s výjimkou krize v jejich polovině, držel konstantní zisk 9-10 %.⁸⁹ Prodej Oeste byl logickým vyústěním finančních problémů v provincii Buenos Aires. Guvernér provincie Máximo Paz prodej vysvětloval tvrzením, že Oeste, coby státní společnost drží veškerý monopol v Buenos Aires a brání rozvoji aktivit dalších firem v této oblasti. Toto poněkud kontroverzní tvrzení bylo veřejnosti podáno, aby zakrylo dřívější chyby, které způsobily finanční problémy provincie. Peníze z prodeje Oeste měly provincii posloužit částečně k zlepšení finanční situace a částečně měl finančně zajistit nové projekty. Kapitál vázaný na chod společnosti měl být využit ve veřejné sféře. Z rozhodnutí provinciální vlády byla nominální hodnota společnosti stanovena na 41 milionů pesos de oro, v přepočtu 8 134 920 £, z nichž provinční vláda obdržela 3 179 540 £, protože nový vlastník, společnost Buenos Aires Western Railway (dále Western) koupí převzal zodpovědnost za cenné papíry Oeste v hodnotě 4,9 milionu liber.⁹⁰ Její koncese odpovídala tehdejšímu poměru. Provincie Buenos Aires měla právo společnost za 40 let zestátnit, Western byla osvobozena od všech provinčních a městských daní na dobu 20 let a smluvně jí byla zajištěna jistota, že v okruhu 20 kilometrů nevznikne po dobu 15–ti let žádná konkurenční linka. Pokud by profit firmy přesáhl 10 %, měla společnost snížit nebo upravit své dopravné vzhledem k devalvaci měny.⁹¹

Díky prodeji Oeste došlo k výrazným změnám na mapě argentinských železnic. Stát po jejím prodeji vlastnil už jen 14,6 % z celkové kilometráže všech železnic v Argentině. Nejvíce potom státní pokladnu zatěžovaly Ferrocarriles Central Norte, které obsluhovaly největší území.⁹² Oeste, do té doby nejúspěšnější společnost v množství získaných koncesí (v roce 1889 získala práva na vybudování průměrně 6 ze 7 mil v celé zemi⁹³) svým prodejem přišla i o svou dominanci na trhu, protože nový vlastník Western pronajímal nebo prodával velké části své železnice dceřinným společnostem. Tato restrukturalizace v provincii způsobila, že dřívější rivalové se stali spojenci. Proces denacionalizace se však

⁸⁹ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. Tabulka č. 25, s. 128.

⁹⁰ Scalabrini Ortiz, Raúl; *Historia de los ferrocarriles argentinos*. s. 69-71.

⁹¹ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 127 – 131.

⁹² Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 134.

⁹³ Tamtéž s. 141.

netýkal pouze Ferrocarriles Oeste. Podobný osud postihl i Entre Ríos Central v oblasti Entre Ríos, Santa Fe and Colonies Railway v oblasti Santa Fé a dalších státních společností včetně známé úzkokolejky Trasadino, která se ale do britských rukou dostala až ve 20. století. Jejím dokončením dne 5. května 1910 se splnil sen několika argentinských generací. Překážka v podobě And byla konečně pokořena a Atlantský a Tichý oceán byly spojeny železnicí. Pro zdolání celé trasy z Buenos Aires do Valparaísa v Chile bylo nutno využít pěti různých společností. Trasu z Buenos Aires do Villa Mercedes obsluhoval Buenos Aires & Pacific, z Villa Mercedes do Mendoza Great Western, z Mendoza na hranice argentinské Trasadino a na chilském území ještě chilské Trasadino a Chilské státní dráhy. Celá cesta trvala 36 hodin (včetně přestupů) a původní trasu do Valparaísa po moři přes mys Horn zkrátila o devět a půl dne. Zkrátila se i cesta z Jižní Ameriky do Evropy. Cesta z Janova do Buenos Aires trvala 16 dní, a již zmíněná trasa z Buenos Aires do Valparaísa jeden a půl dne. Díky tomuto zrychlení se mohl Evropan dostat do Chile za 17 a půl dne.⁹⁴

Baringova krize stála za prodejem již zmíněné Central Entre Ríos. Provinční vláda Entre Ríos schválila v roce 1885 rozšíření státní, standardně rozchodné Central Entre Ríos na 600 kilometrů. Tímto rozšířením měl být zprovozněn jih a střed provincie. Projekt ale dostatečně nevynášel, takže se vláda rozhodla trať rozdělit a cenné papíry převést mezi jejich držitele. V roce 1892 byl tento proces ukončen a majoritním vlastníkem se stala londýnská společnost Entre Ríos Railway Company, která získala podobné výhody jako Western při koupi Oeste. Prodej Central Entre Ríos měl podobně jako prodej Oeste zlepšit finanční situaci v provincii.

Naproti tomu široce rozchodná Santa Fe and Colonies (známá též jako Ferrocarril Santafecino) dopravně obsluhovala oblast mezi městy Santa Fé, Rosario, San Cristóbal, La Sabana a Galvéz. Její délka byla v roce 1889 téměř 700 kilometrů. V té době ale již společnost fungovala se ztrátou, která překračovala 14 %. Přesto zůstala v rukách provincie i během krize počátku devadesátých let 19. století. Do soukromých rukou přešla až v roce 1900, kdy jí nekoupila britská,

⁹⁴ Barclay, W. S.; The First Transandine Railway. In: The Geographical Journal. Vol. 36, No. 5, s. 559-562.

nýbrž francouzská společnost La Compagnie Française des Chemins de Fer de la Province de Santa Fé.⁹⁵ Jednalo se o první francouzskou firmu s touto specializací na území Argentiny.

Proces přesunu vlastnictví státních nebo provinčních železnic do soukromých rukou šel ruku v ruce s Baringovou krizí v roce 1890. Ta postihla celou Argentinu a vyděsila britské akcionáře. Přesto, že byl její dopad katastrofální, železniční společnosti se dokázaly poměrně rychle zotavit. Hledání možností pro získání hotovosti se v dobách finanční tísně stalo nutné. Baringova krize, kterou můžeme považovat za krizi nikoliv náhlou, ale vývojovou, byla zapříčiněna mimo jiné i tím, že většina zahraničních investic byla směřována na dlouhodobé výnosy. Peníze tedy plynuly podle toho, jak byla vláda schopná plnit své závazky, a jak dokázala rozlišit projekty užitečné od těch neužitečných. Důležitou roli zde hrála také důvěra investorů. Právě největší věřitel argentinské vlády, banka Baring Brothers ručila mezi léty 1882–1890 za argentinské dluhopisy v hodnotě 20 milionů liber. Argentinští přední představitelé, ale nebyli ochotni přistoupit na restriktivní fiskální politiku, která by omezila výdaje a snížila zadlužení státu. Jako poslední kapka se ukázala být půjčka zhruba 4,5 milionu liber na výstavbu Buenos Aireské zásobárny vod a kanalizačního zařízení. Tato investice se ukázala být pro britské investory velice nevýhodná a pro Baring Brothers téměř osudová. Korupce, bující mezi nejvyššími argentinskými vrstvami se mimo jiné projevila v objemu měny v oběhu. Zatímco v roce 1887 to bylo 94 milionů pesos, v roce 1890 to již bylo 245 milionů v oběhu.⁹⁶ Tím docházelo k reálné devalvaci měny a vzhledem k tomu, že po roce 1888 klesly ceny za vyvážené zboží, snížily se i vládní příjmy a ve stejné chvíli se stalo ještě složitější získávat další půjčky a splácet je. V únoru 1889 vláda přikázala zabavit veškeré zásoby zlata ze státních bank. V červenci 1890 oznámila Baring Brothers, že není momentálně schopná zaplatit svoji čtvrtletní splátku. Pro Baring Brothers, jako velkého držitele argentinských obligací to znamenalo katastrofu a dočasnou insolvenční.⁹⁷ Pro zaujaté pozorovatele argentinské

⁹⁵ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 131-133.

⁹⁶Hodge, John; Carlos Pellegrini and the Financial Crisis of 1890. In: *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 50, No. 3, s. 499-501.

⁹⁷ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 269-273.

ekonomiky však tato událost nebyla překvapením. The Economist, který tento okamžik předpovídal se k situaci vyjádřil výstižným: „Dlouho očekávaný kolaps v River Plate se stal skutečností.“⁹⁸ Prezident Celman, snažící se zabránit ztrátě věřitelů a odběratelů argentinského zboží a reálné hrozbě státního bankrotu, nechal ještě v roce 1890 vydat do oběhu nekryté bankovky v hodnotě 60 milionů pesos (tzn. asi 13 milionů liber). Tento krok však ještě prohloubil nedůvěru vůči argentinskému kapitálu. Revoluce z 26. července 1890 v Buenos Aires pak donutila prezidenta Celmana k rezignaci, ke které došlo 6. srpna.⁹⁹ Celman totiž během bojů, které vrcholily 26.–27. července, z Buenos Aires odcestoval a senát s kongresem čekal na jeho návrat. Situace banky Baring Brothers však nebyla o mnoho lepší. Bezprostředně po revoluci telegrafoval bance její agent v Buenos Aires, popsalsituaci jako kritickou a tlumočil žádost argentinského ministra financí o půjčku, bez níž se Argentina nemohla obejít. Banka na finanční pomoc bohužel neměla prostředky, a jen díky dobré vůli britské vlády, Bank of England a skupiny soukromých bankéřů nemusela sama vyhlásit bankrot.¹⁰⁰

Nyní bylo na Carlosu Pellegrinim, který nahradil dosavadního prezidenta do konce jeho funkčního období, aby snížil velký dluh země a obnovil původní rovnováhu. Na svržení Celmana se během revoluce z roku 1890 nepodílel pouze Pellegrini. V čele početného protestujícího davu (z velké části složeného argentinskými studenty) se objevili i bývalí prezidenti Bartolomeo Mitre, Julio Roca a další. Carlos Pellegrini, syn italských přistěhovalců, se po dobu své dvouleté vlády snažil vrátit ekonomiku do původního stavu a neúnavně hledal možné věřitele, kteří by svými penězi pomohli oživit argentinské hospodářství. Jeho snažení však nebylo úspěšné. Mylně se domníval, že zvýšenou produkcí odstraní všechny argentinské problémy. Baring Brothers sice nakonec poskytla Argentíně žádanou půjčku. Její rozsah odpovídal momentální ekonomické situaci v zemi. Společnost slíbila půjčit Argentíně částku 15 000 000 £ za tři roky s podmínkou, že banka dále nebude přebírat další finanční závazky země. Také Velká Británie se totiž v tomto období ocitla v dílčí krizi, a proto, kromě již zmíněného problému, nemohla například od Argentiny odebírat tolik zboží, kolik byla tato země schopna produkovat. Dalším problémem byla nekonvertibilita

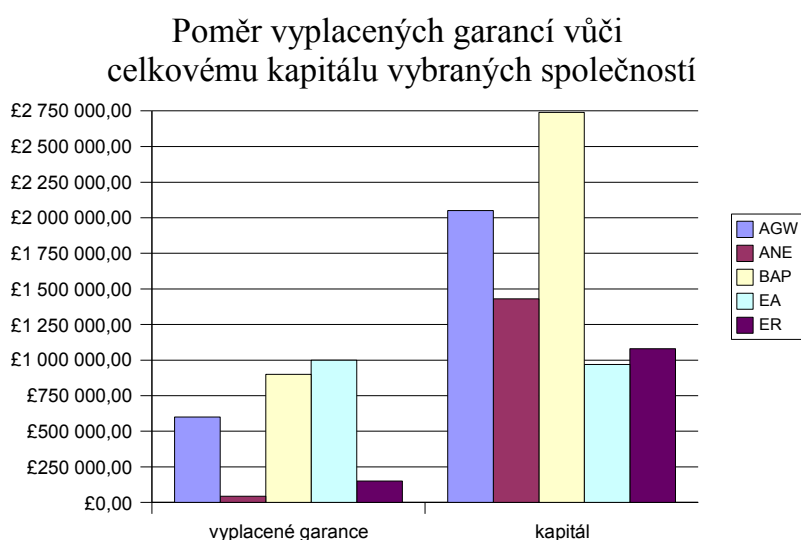
⁹⁸ Cit. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 74.

⁹⁹Tamtéž . s. 71-74.

¹⁰⁰Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 174-175.

měny, která znesnadňovala argentinskou platební schopnost. Když proto v roce 1892 vypršel Pellegrinimu mandát, většina obyvatelstva jeho odchod uvítala.¹⁰¹

V zájmu obnovy země se snažila vláda řešit i problémy spojené s železnicí. Ty se týkaly stále nevyřešených plateb garancí profitu a vypracování nového systému státní kontroly nad soukromými železnicemi. V roce 1890 byl přijat návrh nového zákona o železnicích a vláda začala vyšetřovat okolnosti kolem garancí profitu. Společnosti měly povinnost doložit kontrolorům účetní knihy za poslední rok a půl, kde měly být dohledávány výše vyplácených garancí a výše dopravného. Navíc bylo striktně nařízeno, že garance budou vypláceny pouze 1. ledna a 1. července. Právě závazek platit garance v plné výši dvakrát ročně se stal, díky finanční situaci Argentiny, terčem kritiky.



Graf 5: Částky vyplacené britským železničním společnostem díky garancím z profitu mezi léty 1890-1891.

Zdroj: Lewis, Colin; British Railways in Argentina. s. 117.

Vysvětlivky: AGW - Argentine Great Western, ANE - Argentine North Eastern, BAP - Buenos Aires & Pacific, EA - East Argentine, ER - Entre Rios

Devadesátá léta 19. století znamenala pro železniční společnosti období, kdy byly rušeny existující garance profitu a nové byly odmítány. Tento proces byl

¹⁰¹ Wright, Winthrop; British-Owned Railways in Argentina. s. 74-76, Hodge, John; Carlos Pellegrini and the Financial Crisis of 1890. In: The Hispanic American Historical Review. Vol. 50, No. 3, s. 501-506.

logickým vyústěním Baringovy krize, i když někteří mluvili o tom, že k rušení garancí mělo dojít již v letech osmdesátých. Krize let 1890–1891 se mimo jiné podepsala i na vztahu Argentinců k zahraničním společnostem, kteří začali hlasitěji projevat protibritské nálady. Anglické banky a podniky se staly terčem populárních demonstrací, některé demonstrovaly argentinské národní cítění, jiné protestovaly proti stávajícímu režimu. Při jedné příležitosti sundali protestanti britskou vlajku na Plaza Victoria, která zde visela na počest Tucumánské deklarace nezávislosti. Výstižně se k problému protibritských nálad v Argentině vyjádřil list Buenos-Aires Standard, který 5.7. 1891 napsal: „Bylo to právě britské zlato, které dalo Argentině moc zbavit se španělské nadvlády a teď jen zmínka o tomto zlatu působí na Argentince jako červený šátek na býka.“¹⁰² Jednou z vůdčích osobností, které tyto protesty vedly byl Juan Bautista Justo, jenž založil argentinskou Socialistickou stranu a byl jedním z prvních politiků střední vrstvy, který do svého programu začlenil myšlenku ekonomického nacionalismu. Byl zavilým odpůrcem britských podniků v Argentině a domníval se, že britský kapitál v oblasti výstavby železnic Argentinu neposílí a naopak by mohl vyústit v situaci, kdy si Velká Británie udělá z Argentiny druhé Irsko. Také jako první přeložil do španělštiny známé dílo Karla Marxe, Kapitál.¹⁰³

V říjnu 1891 byl přijat nový zákon o železnicích číslo 2873, který nahradil starý zákon, z roku 1872. Zákon demonstroval úsilí velkostatkářů využít jej k ochraně vlastních zájmů. Mimo jiné také jasně vymezil otázku vozového parku společností, které měly povinnost se o svůj vozový park starat a pokud do něj chtěly zahrnout ojeté vozy, musely požádat o schválení ředitelství drah. Stát také získal větší kompetence při kontrole cen dopravného a pro společnosti se stalo ilegálním provozovat obchod v regionu, ve kterém zároveň zajišťovaly dopravu. Zákon ale například negarantoval žádné výhody malým společnostem. Ačkoliv se jednalo o důležitou událost spojenou s postavením soukromých železnic v Argentině, společnostem nedělalo větší problémy se novým normám zákona přizpůsobit.¹⁰⁴

Spolu s vydáním zákona vláda v říjnu 1891 pozastavila i vyplácení garancí, a naopak začala po společnostech požadovat nedoplatky, kterých se po nějaký čas

¹⁰² Cit. Wright Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 97-98.

¹⁰³ Tamtéž s. 98.

¹⁰⁴ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 78-79.

dobrovolně vzdala.¹⁰⁵ Britské společnosti se tak dostaly pod tlak vlády i veřejnosti. Zároveň tímto krokem donutila železniční společnosti vyjednávat, což způsobilo, že pět společností se místo garancí spokojilo s paušálními částkami. Výše vyplácených garancí se tím snížila o 50 % a stále se snižovala. Po roce 1905 již nebyla zahraničním společnostem vyplácena žádná garance ani jiný finanční příspěvek.¹⁰⁶ Předtím však společnosti přistoupily na návrh státu, který se je rozhodl za zřeknutí se garancí profitu finančně odškodnit, přičemž neochotu Cristobal & Tucumán Railways a North West Argentine přistoupit na tuto variantu stát vyřešil znárodněním zmíněných firem.¹⁰⁷

V témž roce přiznalo 13 z 27 železničních společností ztrátu. O několik let později se však finanční situace firem zlepšila. Dluhopisy BAGS vynášely 3,74 %, BA&R 4,21 % a Centralu 4,35 %. List *The Economist* dokonce tvrdil, že argentinské dluhopisy jsou momentálně lépe chráněné než britské a mají i zajímavý výdělek.¹⁰⁸

Po Carlosu Pellegrinim se do čela státu postavil Luis Sáenz Peña, jehož vláda byla negativně poznamenána jeho průměrností. Tento buenosaireský právník vydržel ve svém úřadu pouze do roku 1895, kdy sám odstoupil a nebyl jeho ministrem financí Arregla Romera, který dojednal spolupráci s Rotschild Committee, jež začal krýt argentinské finanční aktivity, možná by se Argentina dostávala z následků Baringovy krize ještě delší dobu.¹⁰⁹

Nástupcem Sáenze Peñi se stal José Evaristo Uriburu.¹¹⁰ V prezidentském křesle byl mezi léty 1895–1898. Přestože podporoval domácího průmysl proti zahraničním vysokým clům, byl velice tolerantní vůči britským železničním společnostem.¹¹¹ Zasloužil se také o změnu ústavy, která upravila proporcionalní rozdělení v poslanecké sněmovně a změnil počet ministrů na osm.

Během vlád Sáenze Peñi a Josého Uriburu se země konečně nasměřovala k ekonomické nápravě. Britský trh byl opět schopen pojmout argentinský export a přes těžkosti spojené s padající cenou obilí v první polovině devadesátých let 19.

¹⁰⁵Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 114-118.

¹⁰⁶Ferns, Henry; *Britain and Argentina in the Nineteenth Century*. s. 478-479.

¹⁰⁷ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 121-122.

¹⁰⁸ Platt, Desmond; *Latin America and British Trade 1806-1914*. s. 284-285.

¹⁰⁹Ferns, Henry; *Britain and Argentina in the Nineteenth Century*. s. 472-474.

¹¹⁰V letech 1930-1932 zasedl ještě jeden příslušník rodiny Uriburu do prezidentského křesla. Byl to synovec Josého Evarista – José Félix Uriburu. Chalupa, Jiří; *Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile*. s. 185-186.

¹¹¹Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 80-81.

století byla produkce ještě vyšší než v 80. letech. V letech 1893–1896 byly podmínky obchodu neuspokojivé a přes zlepšení podmínek v roce 1897 začaly argentinské výrobky plně prosperovat až po Búrské válce v roce 1902. Hlavními vývozními artikly bylo samozřejmě obilí a vlna, následované kůžemi, masem a živým dobyt看em.¹¹² Srovnáme-li procentuální poměr exportovaného zboží v letech 1893–1894 zjistíme, že 27,7 % vývozu tvořila vlna, 25,9 % pšenice, 16,9 % kůže a 6,6 % hluboce mražené a chlazené maso.¹¹³ Na rozdíl od minulosti se díky postupné elektrifikaci měst západní Evropy téměř přestal vyvážet lůž. V té době byl však již proces denacionalizace drah dokončen. V roce 1899 vlastnily soukromé společnosti asi 88 % ze 16 380 kilometrů tratí a 90 % z veškerého kapitálu. Navíc převážely asi 92 % z veškerého zboží a 98 % ze všech pasažérů. Tato čísla ukazují, že stát se cíleně stáhl z tohoto ekonomického sektoru. Přesto se prodej státních drah soukromým společnostem nesešel s jednomyslným souhlasem. Odpor však zdaleka nedosahoval rozsahu protestů v dalších obdobích a tento úkon se nakonec stal spolu s úpravou garancí profitu v železniční dopravě, obnovením důvěry v zahraniční investory a opětovnou stabilizací argentinské ekonomické situace základem k dalšímu úspěšnému období.¹¹⁴

Argentinská železniční síť na počátku 20. století.

V roce 1898 se podruhé do prezidentského úřadu vrátil generál Julio Roca.¹¹⁵ Přestože se Argentina definitivně přenesla přes důsledky Baringovy krize, její pozice na světovém trhu neodpovídala představám jejích čelních představitelů. I když se jí podařilo do roku 1902 znovu dosáhnout předchozích úspěchů spojených s vývozem obilí a dobytka, měla daleko k tomu stát se průmyslovým státem. Znovu nabytá důvěra evropských odběratelů se opět zaměřila na primární produkty argentinské ekonomiky a proudící zahraniční kapitál umožnil vládě obnovit přerušené a vypracovat nové projekty, které se měly týkat především veřejných služeb a výstavby dalších železničních tratí.¹¹⁶

¹¹² Ferns, Henry; *Britain and Argentina in the Nineteenth Century*. s. 483.

¹¹³ Alejandro Díaz, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 18.

¹¹⁴ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 141-145.

¹¹⁵ Poprvé zastával úřad prezidenta v letech 1880-1886, více viz. Zlatá léta argentinské železnice s. 21 a následující.

¹¹⁶ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 83.

Nemůžeme říci že by mezi roky 1892-1902 došlo k výraznému rozšíření argentinské železniční sítě. K daleko intenzivnější výstavbě došlo až poté, přičemž významnou událostí, která zcela nepochybně tuto výstavbu ovlivnila, bylo přijetí Mitreho zákona z roku 1907. Ve výše zmiňovaném období se již definitivně ze všech drážních společností vyčlenila takzvaná „Velká čtyřka“, čtyři největší a nejvlivnější drážní společnosti v Argentině.¹¹⁷ Byly to Buenos Aires Great Southern, Buenos Aires & Pacific, sloučená Central Argentine a Buenos Aires & Rosario a Buenos Aires Western. Tyto společnosti obsluhovaly drtivou většinu tratí v rámci britských železničních společností v Argentině a výrazně ovlivňovaly i linky, které byly státní. V roce 1903 obsluhovaly BAGS a Central dvě pětiny všech provozuschopných tratí v Argentině a v roce 1914 vlastnila „Velká čtyřka“ přes polovinu ze 33 500 kilometrů tratí.¹¹⁸

Rocovi nástupci Manuel Quintana a José Figueroa Alcorta byli poměrně neznámí prezidenty ovlivnění novou generací oligarchů. Ačkoliv podporovali růst drah, zároveň tlačili na firmy, aby snížily ceny a zkvalitnily nabízené služby. Quintana vycítil, že přes všechno, co dráhy pro stát dělají, by měly být více pod vlivem státu. Přesto nepodporoval myšlenku státního vlastnictví drah. Věděl, že cizinci jsou jejich majoritním vlastníkem. Proto raději usiloval o to, aby vláda měla možnost zasahovat do chodu firmy v klíčových otázkách jejího chodu.¹¹⁹

BAGS rozšířila své tratě mezi léty 1895-1899 z Bahía Blanca přes dnešní provincii Río Negro až do Neuquenu, který se nacházel nedaleko And a hranic s Chile. Toto pětisetkilometrové rozšíření bylo podporováno prezidentem Rocou, který BAGS poskytl výhodné podmínky zahrnující finanční podporu, předání území, jímž měla železnice procházet a zproštění daní z dováženého materiálu na čtyřicet let. Great Southern také včas rozpoznala rostoucí důležitost manipulační schopnosti přístavů a zaměřila se i na tento typ podnikání. Získala kontrolu nad společností Dock Sud, díky níž se mohla BAGS podílet na provozu buenosaireského přístavu. Také díky ní se z Bahía Blanca stal moderní přístav, který se svým významem řadil k Buenos Aires a Rosariu. Před první světovou

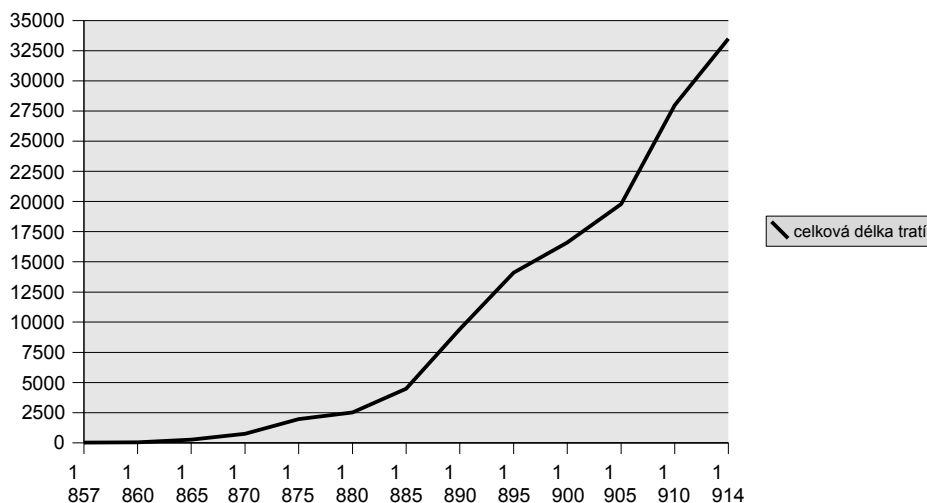
¹¹⁷ Miller, Rory; *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries*. s. 133-135.

¹¹⁸ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 197. Toto číslo se neshoduje s údajem z Wrightovy publikace, kde autor uvádí celkovou délku 22 066 mil (cca 35 500 km) viz. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 87, Platt se téměř shoduje s Wrightem viz. Platt, Desmond; *Latin America and British Trade 1806-1914*. s. 68.

¹¹⁹ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 84-85.

válkou dosahovala délka tratě kterou obsluhovala Great Southern téměř 6000 kilometrů a velikost jejího upsaného kapitálu dosahovala 53,8 milionu liber. Buenos Aires Great Southern byla před první světovou válkou nejrozsáhlejší a nejúspěšnější zahraniční společností v Jižní Americe.¹²⁰

Růst délky argentinské železnice



Graf 6: Růst délky Argentinské železnice.

Údaje jsou uvedeny v kilometrech. Zdroj: Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 171 a Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 197.

Central Argentine výrazně profitovala ze své velikosti a svého významu. Přesto se v její hlavní sféře zájmu, která se nacházela v severozápadní části Argentiny objevila během velkého rozvoje železnic v 80. letech 19. století konkurence v podobě Buenos Aires & Rosario (dále BA&R). Central díky BA&R pocítil tuto konkurenci hlavně v období bezprostředně po Baringově krizi. Ta donutila obě společnosti uspořádat hledání možnosti spolupráce, která by byla finančně zajímavá. Přestože se Central původně nehodlal o své zájmové území dělit, tlak okolností ho nakonec donutil vyjednávat, protože dominantní postavení Centralu z poloviny 80. let již bylo minulostí a jeho nepromyšlená finanční politika se stala terčem kritiky, dokonce i britského tisku. Naopak BA&R bylo díky velkému rozvoji Rosaria v polovině 90. let 19. století druhou největší britskou železniční společností v Argentině. Všechna rozšíření železniční sítě Central Argentine se stala v devadesátých letech pro akcionáře nevýhodná,

¹²⁰ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 185-187.

protože cena trati rychle stoupala. Zatímco v roce 1884 stála výstavba kilometru trati průměrně 20 560 pesos, v roce 1888 to bylo 36 630, a v roce 1891 již 44 190 pesos.¹²¹ Po nelehkých vyjednáváních mohl konečně v roce 1899 Frank Parish zastupující BA&R oznámit, že přípravy na spojení obou společností jsou již v plném proudu. Od sloučení si vedení BA&R slibovalo úspory na provozních nákladech, účinnější servis nabízený cestujícím, snížení tarifů, a konečně zvýšení prosperity pro obě firmy. Vedení Centralu bylo ve svém prohlášení přece jen opatrnější a řeklo, že zváží podmínky této nabídky. Osobnost Franka Parisha byla spojená i s užším vedením Centralu, kde Parish dlouho působil ve správní radě. Společnosti měly zatím spolupracovat díky návrhu na vytvoření spojky v zastávce Retiro, blízko přístavu Madero u Buenos Aires. Tuto spojku měly využívat obě společnosti, ale nakonec nebylo její zprovoznění uvedeno v život. Centralu se navíc povedlo za rok téměř zdvojnásobit množství převáženého obilí a žádal, aby se tato skutečnost promítla v navrhované smlouvě o sloučení. Společnosti se přitom zaměřily na spolupráci v oblasti přepravy obilí. Fúzi společností tak na přelomu století komplikovala už jen rozdílná finanční politika společností, která musela být sjednocena. BA&R totiž zakládalo svojí finanční politiku na kapitálu rozděleném mezi základní kapitál a dluhopisy téměř rovným dílem, což zajišťovalo akcionářům vysoké zisky v obdobích finančního blahobytu a naopak zisky menší v letech s nižším profitem. Central měl silný základní kapitál a dluhopisy u něj tvořily jen zhruba 10 % z celkového kapitálu společnosti. Tato politika zase dávala věřitelům jistotu stálého výdělku, ale výrazně nižšího, ať už při dílčích krizích nebo v letech vrcholné prosperity společnosti. Díky tomu vznikly neshody o efektivitě hospodaření. Ty však představitelé Centralu a BA&R vyřešili vydáním akcií v různých hodnotách. Po dokončení fúze měla převzít nově vzniklá společnost jméno BA&R, tedy Buenos Aires & Rosario Company Limited. Tento název byl však nakonec změněn ve prospěch Centralu, protože vláda, která musela projekt sloučení obou společností schválit si přála, aby historický název Central Argentine zůstal zachován. Sloučení Central Argentine a BA&R bylo nejdůležitější událostí své doby a stalo se i počátkem kooperace mezi britskými drážními společnostmi.¹²² Nově vzniklá společnost se stala spolu s BAGS největší drážní společností v Argentině. Její plné sloučení však po

¹²¹ Scalabrini Ortiz, Raúl; Historia de los ferrocarriles argentinos. s. 172.

¹²² Lewis, Colin; British Railways in Argentina. s. 148-163.

dlouhou dobu znesnadňoval odpor nacionalisticky zaměřené opozice, který dokonce znemožnil plánované sloučení Buenos Aires Great Southern s Western Railways v roce 1912.¹²³

Podobným způsobem jako u Centralu a BA&R došlo k fúzi i u Buenos Aires & Pacific (dále BA&P). Ta nikdy nedokázala vytvořit souvislou linku protínající Buenos Aires s Chile, takže na přelomu století se v této oblasti nacházely tři dominantní společnosti. BA&P operovala mezi Mercedes v provincii Buenos Aires a Villa Mercedes v provincii San Luis, díky čemuž měla jako jediná výhodu přístupu do Buenos Aires. V provinciích San Luis, San Juan a Mendoza operovala Argentine Great Western a od Mendoza do Chile stavěla svou trať Buenos Aires & Valparaiso Transandine Railway Company, později přejmenovaná pouze na Argentine Transandine a známá pod názvem Trasandino. Tím, že na sebe tratě těchto společností navazovaly, byly při obchodu s Chile závislé jedna na druhou. Obchod však znesnadňovala napjatá politická situace mezi Argentinou a Chile a také rozchod tratí, který byl sice u Great Western a BA&P shodně širokorozchodný, ale u Trasandina nikoliv. Tyto a další faktory brzdily rychlý rozvoj těchto společností. BA&P proto záhy využila své polohy v Centrální pampě k nalezení dalších možností výdělnku. K němu mu mělo pomoci i zvětšení kapitálu a objemu obsluhovaných tratí pomocí fúze.¹²⁴

Pacific proto zaměřil své úsilí na získání Villa Maria & Rufino Railway Company (dále VM&R), která se nacházela na hranicích zájmové sféry Pacific a Centralu na sever od svých tratí, kde se nacházely úrodné zemědělské oblasti. Villa Maria & Rufino, která vznikla v 80. letech 19. století začala během krize 90. let prodělavat až 11 000 liber ročně a byla zákonitě donucena hledat silného partnera. Nabídka BA&P se zdála být jedinou alternativou. VM&R byly opravdu k Pacific připojeny jako dceřinná společnost. Pacific však společnost měl pod absolutní kontrolou a podařilo se mu díky dobré finanční politice omezit jeho ztrátovost a získat profit, a hlavně monopol na vývoz obilí z této oblasti.¹²⁵

Kroky, které měly k fúzím vést se však střetávaly s hlasitým odporem argentinského obyvatelstva. Na konci 19. a počátkem 20. století totiž Argentina neprošla pouze ekonomickou přeměnou. Změnila se i politicky a hlavně sociálně. Během let 1890-1916 proudilo do Argentiny tisíce imigrantů, kteří osidlovali

¹²³ Miller, Rory; *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries*. s. 141.

¹²⁴ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 164-165.

¹²⁵ Tamtéž s. 165-168.

pampy a městská centra. V roce 1895 byla téměř jedna čtvrtina z celkové populace narozena v zahraničí, v roce 1914 tvořili imigranti 2,3 milionu z 8 milionů obyvatel. V následujících letech nebyly dvě třetiny veškerého obyvatelstva na pobřeží a tři ze čtyř obyvatel Buenos Aires rodili Argentinci.¹²⁶ Imigranti vytvořili ve městech prosperující střední vrstvu a před první světovou válkou kontrolovali přes 70 % rozmanitých společností zabývajících se obchodem. V roce 1913 vlastnili Argentinci z 231 firem vyrábějících kožené boty pouze 43 z nich. Z 18 společností zabývajících se balením masa nebyla argentinská ani jedna. Nejvyšší podíl v průmyslu měli Argentinci v těch odvětvích, které byly závislé na zvláštních přírodních zdrojích, tradici nebo ruční výrobě, a byly vzdáleny od Buenos Aires. Těmito odvětvími byla výroba cukru s centrem v Tucumánu, kde Argentinci vlastnili 82 % všech podniků, výroba vína v okolí Mendoza nebo oblasti La Rioja a přádelny vlny s centrem ve vzdálené Saltě.¹²⁷ Malé zastoupení argentinských společností v průmyslu samozřejmě nelibě neslo argentinské obyvatelstvo. Mezi Argentinci sílily obavy, že přistěhovalci politicky ovládnou Argentinu. Nejhlasitější protesty zaznívaly od kreolů a nově vznikajících radikálních politických skupin. Sílil antisemitismus a xenofobie. Široké spektrum obyvatelstva se nedokázalo smířit s představou, že by Argentině vládla vrstva oligarchů, která by byla vázána na britské obchodní skupiny, tak jako tomu bylo u argentinských železnic. Rostoucí kriminalita, prostituce, zhoršené podmínky pro bydlení, to vše bylo dáváno za vinu cizincům. Argentinští umělci a spisovatelé zahrnuli postoje argentinského obyvatelstva do svých děl. Začali hledat události z argentinské minulosti, aby dokázali její předchozí slávu. Vedoucí nacionalisté jako Ricardo Rojas nebo Manuel Gálvez začali v roce 1910 hledat definici slova „argentinidad“.¹²⁸ Chtěli tím obnovit národní hrdost, která trpěla materialismem předchozí éry. Také glorifikovali roli Argentiny při boji za svobodu Latinské Ameriky. Na popularitě opět nabývala xenofobie Rosasova typu.¹²⁹ Vláda se přesto rozhodla upevnit svou moc pomocí peněz a konexí na velké zahraniční společnosti, a nikoliv pomocí větších ústupků domácímu nacionálně smýšlejícímu obyvatelstvu. To ani nebylo vzhledem k multikulturní struktuře obyvatelstva možné. Prostředky chtěla vláda získat

¹²⁶ Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 29.

¹²⁷ Díaz, Alejandro; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 215-216.

¹²⁸ Více o úloze argentinského národního cítění Lorini, Irma; *Argentinidad y revisionismo*. In: Berg, Walter–Schäffauer, Markus, ed.; *Oralidad y argentinidad*. s. 68-76.

¹²⁹ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 90-96.

vyvázáním se z velkých drážních operací, a tím co největším snížením nákladů. Zároveň se snažila vyhovět „Velké čtyřce“ v jejích plánovaných fúzích a obchodních záměrech. Spolupráce „Velké čtyřky“ s argentinskou vyšší vrstvou udivovala nejen argentinské obyvatelstvo.

Pro Pacific bylo připojení VM&R pouze dílčím úspěchem. Jeho hlavním cílem bylo získání kontroly nad tratí do Chile. Zde operovala Great Western Argentine Great Western (dále AGW) byla jedna z nejvíce kritizovaných drážních společností na argentinském trhu. Vytýkány jí byly hlavně vysoké ceny za dopravu. Ty měla společnost po Trasandinu a East Argentine nejvyšší ze všech soukromých společností. Svoji finanční politiku obhajovala tím, že vysoké tarify měly zajišťovat dostatek finančních prostředků na uspokojení akcionářů. Pasažéři AGW platili v roce 1897 za první třídu 3,5 papírových peset¹³⁰ za kilometr a 2 peseta za cestování v druhé třídě. Pro srovnání, u dalších společností stál kilometr v první třídě od 2,48 do 15 peset, přičemž společnosti BAGS a Buenos Aires Western nabízely svým zákazníkům snížené tarify při cestě delší než 350 kilometrů.¹³¹

Přes mnohdy přehnané výtky za vysoké tarify získala společnost během let 1900-1904 koncese na více než 900 kilometrů nových tratí. AGW, která se začala orientovat na východ si spolupráci s Trasandinem a s Centralem zhoršila vztahy s Pacific. Cestování s Centralem do Buenos Aires bylo sice delší, společnosti však na tento fakt reagovaly slevami, což BA&P nelibě nesl. Dalším krokem který znemožnil spolupráci mezi Great Western a Pacific bylo spojení měst San Juan, Mendoza a Villa Mercedes, kde se pěstovalo víno. Uzpůsobení stanic a rozvětvení tratě přineslo Great Western okamžitě úspěch. Díky železnici došlo k rychlému vzrůstu produkce vína, což se projevilo na množství přepravovaného zboží. Mezi roky 1895-1905 stoupl jeho objem ze 140 000 tun na asi 500 000 tun. Přesto byla AGW v nevýhodě, protože Pacific obsluhoval nejkratší spojení z Villa Mercedes do Buenos Aires, což ve finále nevyrovnaly výhody nabízené AGW a Centralem. Pacific navíc využil nabídky vlády, která podněcovala konkurenci mezi železničními společnostmi a započal stavbu své vlastní tratě směrem k Mendoze, jež byla jedním z center obchodu s vínem. Zdvojením obchodu s vínem se AGW dostala do nepříjemné situace a byla nucena hledat kompromis, kterým by si

¹³⁰ Peso moneda nacional viz. Zlatá léta argentinské železnice s. 24.

¹³¹ Více Lewis, Colin; British Railways in Argentina. s. 170.

společnosti spravedlivě rozdělily zájmy v této oblasti. Jedním z prvních kroků byla kooptace ředitele BA&P do rady Great Western. Následovaly další dohody mezi těmito společnostmi a následně i s Trasandinem. Tím si Buenos Aires & Pacific zajistil kontrolu nad celou cestou do Chile.¹³² Ta byla potvrzena roku 1907, kdy se Great Western stala součástí BA&P.¹³³ O dva roky později se BA&P podařilo od státu odkoupit i větší část státní dráhy Andino, která spojovala Villa Mercedes a Rio Cuarto.

BA&P také chtěla rozšířit svůj vliv do provincie Pampa Central, jejímž srdcem byl důležitý přístav Bahía Blanca. Společnost Bahía Blanca & North Western získala v této oblasti v roce 1889 koncesi na vybudování trati z přístavu Bahía Blanca do Villa Mercedes. Cílevědomý plán měl připojit tuto oblast na západní trať z hlavního města do Chile. Byl však záhy zmařen Baringovou krizí. Díky ní bylo v roce 1895, kdy se očekávalo ukončení prací hotovo z plánovaných 1200 pouze 200 kilometrů. Firma navíc nevytvořila žádné úsilí na dokončení tratě, jelikož nechtěla další výdaje. O dokončení výstavby projevíly postupně zájem společnosti Great Southern, Buenos Aires Western a Pacific. Poslední jmenovaný byl nakonec úspěšný a zahájil se společností Bahía Blanca & North Western úzkou spoluprací. Získáním práva na dokončení linky zamezil Pacific možnosti vzniku konkurence v oblasti Cuyo, odkud dovážel víno a obilí. Risk v podobě možného nepřátelství velkých společností BAW a BAGS mu plně vynahradily zisky ze zajišťování dopravy v této oblasti.¹³⁴ Výše zmíněný nástupce Ferrocarriles Oeste, Buenos Aires Western, své linky rozšiřovala své tratě postupně. Největších rozšíření tratí se dočkala po vyhlášení Mitreho zákona o železnicích v roce 1907.

Procesem sloučení společností prošly také fungující linky v oblasti Mesopotamia, která se nacházela severně od Buenos Aires. Tuto oblast obsluhovaly společnosti East Argentine(dále EA), Entre Rios (ER) a Argentine North Eastern (ANE). Jednalo se o standardně rozchodné tratě, které spolu však příliš nekooperovaly. Nejlepší pozici měla z uvedených společností Entre Rios, která se však nehodlala s nikým spojovat a prosazovala nezávislou politiku. ANE naopak vznikla reakcí na neplnění koncesí, které vlastnila EA a brzy získala své pevné místo v dopravě v dané oblasti. Důsledky Baringovy krize, která oslabila

¹³² Tamtéž s. 168-174.

¹³³ Scalabrini Órtiz, Raúl; Historia de los ferrocarriles argentinos. s. 323.

¹³⁴ Lewis, Colin; British Railways in Argentina. s. 175-178.

všechny společnosti, nejhůře snášela EA. Ta byla nakonec v roce 1907 ANE koupena, čímž se North Eastern stala ve svém regionu dominantní společností. Společnost Entre Rios zůstala dlouhou dobu na ANE nezávislá a k jejímu spojení s North Eastern došlo až v roce 1915.¹³⁵

Mezitím však nad ANE převzal kontrolu silný Farquhar Syndicate. Americká společnost Percivala Farquhara byla největším soukromým investorem v Brazílii a netajila se tím, že jejím cílem je sjednotit železnice ve Střední a Jižní Americe a vytvořit tak jednotnou Panamerickou železnici. Syndikát již vlastnil dráhy v Mesopotamii a také v Uruguayi, Brazílii a měl silnou pozici u Guatemalských železnic. Nabídl odkoupit od státu Central Northern a Northern Argentine za 250 milionů pesos. Přes tuto lákavou nabídku nakonec vláda díky britským tlakům a cílené protiamerické propagandě nabídku Farquhar Syndicate odmítla.¹³⁶ Kromě Britů a zmíněného Farquhar Syndicate se na argentinském území objevily také francouzské a belgické drážní společnosti. Největší z nich, General Railway of Buenos Aires Province (Compagnie Général de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires) byla vytvořena v roce 1905 za pomoci vlivných francouzských finančních společností Banque de l'Union Parisienne nebo Banque de Paris et de Pays Bas a získala koncesi na vybudování úzkokolejně tratě mezi přístavy La Plata, Buenos Aires, Bahía Blanca a Rosario. Kvůli silnému tlaku britských společností byla nakonec General Railway nucena zřít se plánovaného prodloužení tratě do Bahía Blanca.¹³⁷

Funkční období prezidenta José Alcorty bylo spojeno s argentinskými železničními společnostmi jednou velice významnou událostí. Bylo jí vyhlášení Mitreho zákona ze září 1907. Zákon samotný nepřinesl s jednou velkou výjimkou žádnou převratnou novinku. Byl rekonstrukcí a rekapitulací předchozích zákonů. Své jméno získal podle svého autora Emiliana Mitreho, který na něm pracoval dva roky, než jej představil v parlamentu. Zákon objasňoval a definoval regulační privilegia vlády. Vytýčoval typy nabízených podniků a nabízel firmám výhody nového budování. Pro vytyčení hranice mezi veřejnou a soukromou kontrolou obsahoval zákon tři nejdůležitější body:

1. Vyřešil otázku práva vlády zasahovat do stanovených cen dráhy.

¹³⁵ Tamtéž s. 182-186.

¹³⁶ Hanson, Simon; The Farquhar Syndicate in South America. In: The Hispanic American Historical Review, Vol. 17, No. 3, s. 314-326.

¹³⁷ Bendaña, Alejandro; British Capital and Argentine Dependence. s. 214-217.

2. Zrušil problémový garanční systém.

3. Poprvé v historii zavedl povinnost soukromých drah platit poplatky vládě.¹³⁸

Zastánci zákona chtěli ochránit jak soukromníky, tak vládu. Dva články dosáhly tohoto záměru. Článek 8 rušil staré garance a nahradil je čtyřicetiletou bezplatnou přepravou materiálu a vybavení společností. Tato výsada měla vypršet 1.1. 1947. Na oplátku měly firmy každoročně platit taxu 3 % ze svého profitu státu. Další důležité ustanovení se nacházelo v Článku 9, který dával státu zasáhnout do cen, jestliže firma tři roky po sobě vykáže zisk vyšší než 17 %. Celkem zákon obsahoval 20 článků a dal argentinské vládě větší kontrolu nad drážními operacemi. Tříprocentní taxa se navíc firmám poměrně vyplatila, protože nemusely platit daně za převoz zboží. Toho totiž bylo obrovské množství.

Objevili se i odpůrci zákona, kteří se obávali, že zrušení garancí a jejich nahrazení finančními úlevami by mohlo mít negativní dopad na argentinskou ekonomiku. Tyto obavy však byly zbytečné. Mitreho zákon se stal novým impulsem pro výstavbu železnic v Argentině. Zákon jasně zviditelňoval výhody spojené s výstavbou železnic a investoři pohlížely na jejich výstavbu jako na výhodný obchod. Během let 1907-1914 se díky němu argentinská železniční síť rozrostla o téměř 12 000 kilometrů. Roční průměrná výstavba nových tratí činila mezi roky 1907-1914 asi 1750 kilometrů, což byl evropský nadprůměr. Zákon dále oddělil dráhy státní od drah soukromých a navíc umožnil jejich odkup v místech, kde docházelo k nebezpečí konkurence. Rapidní nárůst kapitálu proudícího z Velké Británie také stimuloval zvýšenou produkci zemědělských plodin a celkový rozkvět obchodu.¹³⁹ Mitreho zákon byl výsledkem dlouhodobého snažení argentinské vlády o konsolidaci a prosazení autority. Toto snažení se projevilo i v jiných oblastech nárůstem národních zákonů. Jejich počet se od roku 1880, kdy jich bylo asi 1000 zvýšil na asi 11 000 v roce 1920 a zahrnoval i pro Argentinu velice důležitý „Zákon Saénze Peñi“¹⁴⁰, který znamenal zavedení volebního práva pro všechny muže starší 18 let z roku 1912.¹⁴¹

¹³⁸ Cit. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 85.

¹³⁹ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 85-88, Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 193-196.

¹⁴⁰ Roque Sáenz Peña byl argentinský prezident zastávající tento úřad mezi roky 1910-1914. Zároveň byl synem prezidenta Luise Sáenze Peñi, který byl argentinským prezidentem v letech 1892-1895. Chalupa, Jiří; *Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile*. s. 172 a 175-176.

¹⁴¹ Smith, Peter; *Politics and Beef in Argentina*. s. 22-24.

Produkce obilí změnila od poslední čtvrtiny 19. století Argentinu jako celek. Výrazně stoupl počet osad a také množství obdělávané půdy. Úctyhodných 8 milionů akrů obdělávaných pšenicí v 90. letech 19. století se ještě navýšilo na 15 milionů akrů, což byla jedna třetina veškeré zemědělské půdy, v roce 1910. Množství vyprodukované pšenice dosáhlo v roce 1908 pěti milionů tun. Oblastmi s největším podílem zemědělské půdy byly provincie Buenos Aires, Córdoba, Santa Fé a Entre Rios.¹⁴² Největšími zprostředkovateli vývozu argentinského obilí byly přístavy Buenos Aires, Rosario a Bahía Blanca. Po krátké období 90. let 19. století byla jedním z nejdůležitějších přístavů vyvážejících obilí La Plata, vzdálená asi 40 kilometrů od Buenos Aires. Naopak Bahía Blanca ještě v roce 1890 žádné obilí nevyvážela, avšak již v roce 1905 tvořila jednu čtvrtinu z celonárodního exportu.¹⁴³ Argentina se však musela zabývat problémem, který v zemi pravidelně nastal v období sklizně. Byla to neschopnost drážních společností zajistit plynulý přesun zboží do argentinských přístavů, kde by bylo exportováno. Vzhledem k nerovnoměrné každoroční úrodě byly mnohdy množství přepravovaného obilí zaskočeny nejen železniční společnosti, ale i přístavy a skladiště. Například v přístavu Bahía Blanca v roce 1905 čekaly parníky na obilí z vnitrozemí 5-8 týdnů a na konci sklizně zůstalo ještě 400 000 tun obilí nenaloženo. Na mnohdy tristní stav reagovaly společnosti obnovováním vozového parku, přičemž výdaje byly placeny z okamžitých výdělků. Měla se zefektivnit přeprava, snížit její čas, měly být odstraněny různé překážky na trati a v přístavech. Společnosti jednoduše chtěly zkvalitněním svých služeb ušetřit i na sobě. Například Pacific nakoupil v roce 1905 nové, výkonnější motory do lokomotiv. Ty byly uzpůsobeny speciálně na dlouhé a náročné trasy. Ohled byl brán i na strukturu, rozsah a kvalitu tratí. BAGS tak v roce 1914 vlastnila 650 lokomotiv a 15 175 vagónů o kapacitě 396 565 tun, BAW 1792 lokomotiv a 9509 vagónů o neznámé kapacitě a BA&P 3473 lokomotiv a 11 403 vagónů o kapacitě 270 119 tun. Díky těmto a dalším krokům došlo k zefektivnění železniční dopravy v Argentině.¹⁴⁴ Drážní společnosti přišly i s dalšími inovacemi a oživeními svých služeb. Ty zahrnovaly uložení nákladu v přístavu nebo jeho náklad a mezi zákazníky společností se staly díky své výhodnosti poměrně populární.

¹⁴² Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 49-50.

¹⁴³ Tamtéž s. 106-108.

¹⁴⁴ Lewis, Colin *British Railways in Argentina*. s. 204-209.

Během let 1900-1905 byla největším odběratelem argentinského obilí Velká Británie, následovaná Německem, Belgií a Nizozemskem. Argentinská pšenice se však vyvážela i do pro Argentinu exotické Austrálie nebo Ruska. Zajímavé také je, že Argentina byla jedním z největších světových vývozců obilí, nikoliv však mouky. Ta tvořila jen malou část z jejího celkového vývozu.¹⁴⁵

Také produkce masa dosáhla na přelomu století vysoké úrovně. Američané, kteří do argentinského obchodu s masem v roce 1907 zvýšili nároky na dobytkaře, a tím nepřímo udělali z argentinského „bife de chorizo“ fenomén. Kvalitní argentinské hovězí ještě nabylo na své chuti dovozem přes moře, protože se maso nemrazilo, ale chladilo, čímž sice podléhalo snáze zkáze, ale zároveň získalo uležením svou jedinečnou chuť. Dobytek se choval a vykrmoval výhradně ve východní a severovýchodní Argentině v regionech Corrientes, Santa Fe, Entre Rios, Córdoba, San Luis, La Pampa a Buenos Aires. V roce 1915 bylo celkem poraženo 3,6 milionu kusů dobytka, z nichž bylo přes jednu třetinu vyvezeno do zahraničí. Důležitou úlohu měly firmy, které maso zpracovávaly a připravovaly na export, což byl sice riskantní, ale výnosný obchod. V roce 1914 zaměstnávaly tyto společnosti více než 15 000 dělníků, jejichž pracovní podmínky nebyly jednoduché. Daleko nižší, ale jistější příjmy měli farmáři, kteří dobytek chovali a vykrmovali.¹⁴⁶

Dražní společnosti také nepodceňovaly nebezpečí přetížení Buenos Aires a snažily se cílevědomě rozmělnit v jeho okolí dopravu. BAGS vystavěl na tehdejší latinskoamerické poměry nebývalou čtyřkolejnou trať do Buenos Aires. Central zdvojnásobil všechny své tratě do hlavního města a také vláda vydávala nové koncese, které měly zjednodušit dopravu v Buenos Aires a jeho okolí. Na rozdíl od divokých 80. let 19. století kladly společnosti důraz na kvalitu tratí. Ty byly podloženy, šterkovány a došlo i k modernizaci železničních stanic. Výsledkem těchto prací bylo vytvoření prstence tratí kolem hlavního města, který efektivně reguloval dopravu.¹⁴⁷ Období mezi roky 1900 a 1914 se stalo pro Argentinu jedním z nejúspěšnějších v její historii. Dokázala se plně začlenit do světového obchodu, upevnila své postavení a po půlstoletí tak splnila sen Juana Alberdiho, Bartolomé Mitreho a jejich následovatelů o prosperující Argentině.

¹⁴⁵ Tamtéž s. 106-113.

¹⁴⁶ Smith, Peter; *Politics and Beef in Argentina*. s. 35-43.

¹⁴⁷ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 210-211.

Závěr

Při pohledu na strukturu britských investic v Argentině lze jasně vyvodit úloha a důležitost tohoto kapitálu na vývoj Argentiny v poslední čtvrtině 19. a na počátku 20. století. Nevyhneme se však otázce, zda-li byl tento kapitál nezbytný. Argentina až do konce 80. let úspěšně spravovala Ferrocarriles Oeste, které byly nejčastějším příjemcem vládních zakázek a jeho tarify, které podléhaly kontrole, byly dostupné široké veřejnosti. Státním podnikem byly také dlouho Ferrocarril Andino nebo Ferrocarril Central Norte. Jejich výnosy však zdaleka neodpovídaly představám státu. Zde můžeme nalézt jádro problému. Argentinská vláda, která dlouhodobě bojovala s nestabilitou a finančními potížemi nebyla schopna efektivně využívat své dráhy a až do roku 1948 neměla dostatečný kapitál na znárodnění argentinských drah. Britské společnosti, které vzaly pod štědrú patronací státu výstavbu železnic v Argentině do svých rukou posléze ovládly trh a v důsledku toho se staly pro domácí obyvatelstvo trnem v oku. Díky nastavení podmínek, které přinášely drážním společnostem nezanedbatelné výhody a hlavně garantovaný profit se v Argentině během tohoto období vytvořila hustá síť železnic, která před první světovou válkou přesahovala 33 500 kilometrů. Britské podniky měly na rozdíl od místních podnikatelů kapitál potřebný na výstavbu, a proto se staly jejich dominantním vlastníkem. Rozhodující roli hrála při udílení koncesí argentinská vláda, která však hlavně v 80. letech 19. století díky dobrým vztahům s argentinskou vyšší vrstvou neváhala za úplatek svěřit výstavbu do rukou nejštědřejšího zájemce. Peníze, které společnosti vynaložily na získání koncese se jim bohatě vrátily v garancích, úlevách na daních a dopravném. Nějakou dobu ale trvalo, než se společnosti přesvědčily o výhodnosti těchto zakázek. Na počátku výstavby železnic v Argentině v 50.-70. letech 19. století bylo pro investory zřejmé, že kapitál vložený do železnic nevynáší okamžitě, nýbrž až po nějaké době. Tento problém byl postupem času stále méně důležitý, protože byly mimojiné při prodlužování železnic použity dosavadní postavené tratě, jež značně urychlily výstavbu. Návratnost investice do drah se většinou pohybovala mezi 5-10 %, přičemž stát dlouho garantoval 7 % jistotu profitu. V osmdesátých letech ale například velké společnosti Central Argentine a Buenos Aires Great Southern vykazovaly zisky daleko vyšší. Výnosy akcionářů výrazně

ovlivňovaly politické a ekonomické podmínky v zemi, která musela překonat těžké ztráty během krize 70. let a především během Baringovy krize v 90. letech. Ta navíc znamenala i konec garancí pro společnosti a zákony, které jejich činnost regulovaly. Přestože by se mohlo zdát, že tyto kroky výstavbu železnic v Argentině utlumily, nebylo tomu tak. Jednalo se o kladný impuls, který navýšil výstavbu a pro Argentinu znamenal jedno z nejúspěšnějších ekonomických období.

Ruku v ruce s výstavbou železnic docházelo i k dalším událostem, které výrazně ovlivnily argentinské hospodářství. Obrovský nárůst produkce zemědělských plodin udělal z Argentiny jednu z obilnic Evropy. S výstavbou železnic směrem do vnitrozemí státu probíhala i jeho konsolidace a osidlování. Za novými možnostmi do Argentiny přicházelo od poslední čtvrtiny 19. století velké množství evropských imigrantů, kteří dosud neobydlené argentinské pampy kolonizovali a začali je zároveň obdělávat. V provinciích Entre Rios nebo Santa Fe došlo v tomto období k nebývalému nárůstu počtu osad. Část imigrantů také zamířila do argentinských měst, kde se zanedlouho stala úspěšnou střední vrstvou a kromě ekonomického prospěchu pro stát také sociálně ovlivnila ráz argentinských měst. Typickými příklady jsou Buenos Aires, kterému se říkalo Paříž západní hemisféry nebo Bahía Blanca, která svým vzezřením připomíná britská průmyslová města 19. století. Také produkce masa stoupala, naopak klesal význam důležitých vývozních artiklů předchozího období – vlny, loje a rohoviny. Výstavba železnic v žádném případě nebyla jediným modernizačním prvkem v Argentině. Se stoupajícím významem této jihoamerické země se do Buenos Aires a blízkého i vzdáleného okolí rozšiřovala elektrifikace, byly vybudovány tramvajové linky a rozšiřovaly se dosavadní dopravní tepny.

Argentina se díky svému rychlému ekonomickému vývoji ve zmiňovaném období stala vzorem většině jihoamerických států. Její význam v rámci tohoto regionu dokládala pozornost, kterou jí svým kapitálem věnovalo Britské impérium. Přes množství komplikací, které byly způsobeny vnitřními i vnějšími problémy, byla Argentina v poslední čtvrtině 19. a počátkem 20. století považována za stabilní, ekonomicky zralou zemi. K tomuto výsledku jí nepochybně pomohla výstavba železnic, kterou můžeme pokládat za jeden ze stavebních kamenů úspěchu Argentiny na mezinárodní scéně.

Seznam příloh

Graf 1: Národní struktura přistěhovalců v letech 1857-1880.	17
Graf 2: Britské investice v Latinské Americe 1865-85.	24
Graf 3: Britské Investice v Argentině 1865-85.	25
Ilustrace 4: Přibližné grafické znázornění nejdůležitějších železničních tratí v Argentině před rokem 1890.....	35
Graf 5: Částky vyplacené britským železničním společnostem díky garancím z profitu mezi léty 1890-1891.	41
Graf 6: Růst délky Argentinské železnice.	47

Bibliografie

- ALEJANDRO DÍAZ, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. New Haven, London, 1970.
- BARCLAY, W. S.; *The First Transandine Railway*. In: *The Geographical Journal*. Vol. 36, No. 5, s. 553-562, London, 1910.
- BENDAÑA, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence 1816-1914*. New York, London, 1988.
- BERG, Walter-SCHAFFÄUER, Markus, ed.; *Oralidad y argentinidad: estudios sobre la función del lenguaje hablado en la literatura argentina*. Tübingen, 1997.
- FERNS, Henry; *Britain and Argentina in the Nineteenth Century*. Oxford, 1960.
- FORD, A. G.; *Argentina and the Baring Crisis*. In: *Oxford Economic Papers*. Vol. 8, No. 2, s. 127-160, Oxford, 1956.
- GUTMAN, Margarita; Hardoy, Jorge Enrique; *Buenos Aires*. Madrid, 1992.

- HANSON, Simon; The Farquhar Syndicate in South America. In: The Hispanic American Historical Review, Vol. 17, No. 3, s. 314-326, Durham, 1937.
- HODGE, John; Carlos Pellegrini and the Financial Crisis of 1890. In: The Hispanic American Historical Review. Vol. 50, No. 3, s. 499-523, Durham, 1970.
- CHALUPA, Jiří; Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile. Praha, 1999.
- LEWIS, Colin; British Railways in Argentina 1857-1914. a Case Study of Foreign Investment. London, 1983.
- MILLER, Rory; Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries. New York, London, 1993.
- PLATT, Desmond; Latin America and British Trade 1806-1914. London, 1972.
- REBER, Vera Blinn; British Mercantile Houses in Buenos Aires. 1810-1880. London, 1979.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl; Historia de los ferrocarriles argentinos. Buenos Aires, 1983.
- SCOBIE, James; Revolution on the Pampas. A Social History of Argentine Wheat, 1860-1910. Austin, 1967.
- SMITH, Peter; Politics and Beef in Argentina. Patterns of Conflict and Change. New York, London, 1969.
- WILLIAMS, John; Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money 1880-1900. Cambridge, 1920.
- WRIGHT, Winthrop; British-Owned Railways in Argentina. Their Effect on the Growth of Economic Nationalism, 1854-1948. Austin, London, 1974.