

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta
Ústav světových dějin

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Švepeš Václav

Vliv britských investic na ekonomický vývoj
Argentiny v letech 1880–1916

The Influence of British Investments on Economic
Development of Argentine, 1880–1916

Praha, 2012

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 diplomovou práci vypracoval samostatně a výhradně s použitím citované literatury a dalších odborných zdrojů, a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

.

V Českých Budějovicích dne 15.7. 2012

.....

ABSTRAKT:

Úkolem této práce bylo zkoumání britského vlivu na argentinskou ekonomiku v letech 1880–1916. Byla zaměřena na ekonomické aspekty a zejména exportní politiku země, která byla v daném období jedním z nejdůležitějších center produkce primárních produktů. Hledala důvody argentinského ekonomického úspěchu v kontextu s britskými zájmy v oblasti Río de la Plata. Pro lepší pochopení problematiky byla práce rozdělena do osmi časově navazujících částí, které se zabývají kromě exportu země a financemi z něj plynoucími i rozvojem měst, průmyslu a infrastruktury. Zároveň pohlíží na dominantní britský vliv, který se projevoval nejen v hospodářství, ale i v politice země. Velký důraz byl kladen i na další důležité události, které Argentinu v tomto období ovlivnily jak ve fázích ekonomického rozkvětu, tak i útlumu.

Klíčová slova:

Argentina, ekonomika, Velká Británie, 19. století, první světová válka

ABSTRACT:

The main task of my thesis was to do research work on the British impact on the Argentine economy during the period 1880 to 1916. The research work was focused on the economic aspects and, in particular, on the export policy of the country that, at the given period of time, was one of the most significant centres of primary products manufacturing. The objective of my research work was to discover the reasons for Argentina's economic achievements in the context of British interests in the area of Río de la Plata. For a better understanding of the chosen topic, I subdivided my thesis into eight time-related chapters that besides the country's export and the income from this trade also addressed the urban development, the industrial achievements as well as the country's infrastructure. The work also considers the Britain's dominant impact, not only on Argentina's economy, but also on the country's politics. Great emphasis was also placed on other important events that took place during the defined period that effected Argentina both during the phases of the country's economic prosperity and the phases of recession.

Key words:

Argentina, economy, Great Britain, 19th century, the First World War

Obsah

Úvod.....	7
Konsolidace země.....	13
Britské investice jako stimulátor argentinského ekonomického vývoje.....	16
Vývoj v agrární sféře a argentinská exportní politika.....	29
Centra argentinského obchodu.....	49
Baringova krize a její dopad na argentinskou ekonomiku.....	71
Druhé období argentinské hospodářské prosperity 1900–1914.....	86
Ekonomický a politický vývoj Argentiny v letech 1914–1916.....	109
Závěr.....	116
Bibliografie:.....	120
Seznam příloh:.....	126

Úvod

Ekonomický vývoj Argentiny v období od poslední čtvrtiny 19. století do první světové války je jedním z nejzajímavějších témat celého laplatského regionu. Britský ekonomický vliv po vzniku nezávislé Argentiny se stal jedním z nejdůležitějších faktorů, které pomohly ekonomickému rozkvětu země. Teoreticky existovaly dva způsoby, jak investovat kapitál do méně rozvinutých oblastí za účelem zisku. První, starší metodou, byly soukromé investice a druhou, modernější metodou využití vládních grantů a výhodných vládních půjček. Nová metoda vedla k rozvoji byrokracie a projektů vlády vedoucích k začlenění se do světové ekonomiky. Je zvláštní, že navzdory velké snaze Britů o zúročení svých investic v Latinské Americe, nedosáhly jejich zisky takových hodnot, jako v Indii, na Cejlonu nebo v Malajsku. Pro srovnání, Pataling Rubber Estates Syndicate, společnost působící poblíž Kuala Lumpur měla mezi léty 1903–1916 nominální roční průměrnou návratnost 192,5 % a základní kapitál společnosti v kmenových akcích se zvýšil z 22 500 £ v roce 1903 na 222 500 £ v roce 1916.¹ Zpráva společnosti zveřejněná v *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* v dubnu 1907 pak počítala pro rok 1908 s vyplácením dividend ve výši 30 %, osvobozených od daní, kombinovaných s desetiprocentními dividendami, které měly být vyplaceny v listopadu 1907.² S tak výhodnými podmínkami pro akcionáře se v Argentině nesetkáme ani v letech největšího rozkvětu. Investice proudily z Velké Británie do Argentiny ve dvou hlavních vlnách. První vlnou bylo období 80. let 19. století, které bylo přerušeno Baringovou krizí. Přesto již v této době přinášely zejména investice do výstavby železnic první úspěchy na poli světového obchodu, když jejich budováním došlo k zjednodušení a zlevnění přepravy zboží. Druhou vlnou pak přineslo období mezi lety 1900–1913,

¹ Rippy, James; *British Investments in Latin America, 1822–1949*. s. 178-179.

² Pataling Rubber Estates Syndicate, Ltd. In: *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*, 8th May 1907. s. 4.

kdy se díky stabilizaci ekonomiky po krizi a zavedení plně konvertibilní měny stala možnost investovat kapitál v Argentině ještě atraktivnější, než v předchozím období.³

Je zřejmé, že zahraniční investoři vnesli do Latinské Ameriky zbavené španělské hegemonie nejen kapitál, ale i moderní technologie. Budovali rychlejší dopravní a komunikační prostředky, přehradu a zavlažovací kanály, plynárny či elektrická zařízení. Uspíšili rozvoj dobývání a využívání materiálních zdrojů a tím zvýšili zisky států. Výstavba železnic zlevnila a zefektivnila dopravu a staré povozy, či karavany mul se staly minoritním prostředkem dopravy. Také například obyčejné nahrazení svíček elektřinou nebo plynovými lampami výrazně zjednodušilo výrobu a život obyvatelstva. Je zřejmé, že spekulanti záměrně brzdili rozvoj zemědělství, aby volnou půdu, která byla jejich hlavní komoditou, udrželi na co nejvyšší ceně, a že i zahraniční kapitál, stejně jako jiné další faktory mohly brzdit rozvoj Latinské Ameriky. Přes absenci velkorysosti přece jen zahraniční kapitál více dal, než vzal. To, že mnoho zemí bylo přes investice ze zahraničí stále velmi chudých nelze popřít, ale byly jistě v lepší situaci, než před přílivem těchto investic. Velká Británie se v Latinské Americe neangažovala ve všech oblastech. Jejím ekonomickým zájmem byla podpora velkých a stabilnějších států, jmenovitě Argentiny, Mexika, Brazílie, Uruguaye, Chile nebo Peru. Investice do ostatních zemí byly minimální.⁴

Argentina a oblast Río de la Plata nebyla po dlouhou dobu centrem zájmu evropských obchodníků. V 16. a 17. století patřila tato ohromná oblast k nejzaostalejším v celé španělské Americe. Kvůli její vzdálené poloze a absenci dostupných drahých kovů nemohla v této době konkurovat Mexiku ani Peru a musela se smířit s rolí oblasti s malým zájmem obchodníků a osadníků.

Navzdory destabilizaci za boje za nezávislost, nestabilní situaci a rozbití ekonomických trhů se snížená produkce tolik nedotkla právě oblasti Río de la Plata, jež od 18. století fungovala coby exportní země vyvážející

³ Miller, Rory; *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries*. s. 152-153.

⁴ Rippy, James; *British Investment in Latin America 1822–1949*. s. 8-12.

kůže a další produkty z dobytka ze svého pobřeží. Pěstování obilí ještě nedosahovalo pozdějšího významu, přesto byla vyprodukovaná pšenice schopná zásobit Buenos Aires a jeho okolí. Předtím, než Argentina našla své uplatnění v masivním exportu do Evropy, nejranější obchodní stezka vedla na sever, do Potosí,⁵ kam směřoval transport naložených mul a dobytka, a kam se ještě v první polovině 19. století upírala veškerá ekonomická aktivita oblasti.⁶ Nejdůležitějšími a nejrozvinutějšími částmi Argentiny bylo samozřejmě Buenos Aires a pobřežní oblasti zahrnující provincie Entre Ríos, Corrientes a Santa Fé. Jejich přírodní podmínky byly příhodné pro zemědělskou produkci a výhodou byla i dostupná říční doprava. Právě říční doprava byla v době před výstavbou železnic cenově nejvýhodnější. Po roce 1810 také rapidně rostla cena vyvážených produktů. Mezi léty 1810–1816 stoupla cena kůží o 110 % a dobytka o 50 %, zatímco cena pozemků zůstávala stejná.⁷

Pro objektivní analýzu vývoje britského vlivu na ekonomický vývoj Argentiny v letech 1880–1916 bylo využito španělsky a anglicky psané odborné literatury, oficiálních dobových statistik Argentinské republiky i prací soudobých autorů, kteří bezprostředně reagovali na aktuální ekonomickou a politickou situaci v zemi. Vzhledem k tomu, že se daným problémem podrobněji nezabývá žádný český autor, dostupnost titulů je velice omezená. Nejsnadnějším způsobem jejich obstarání bylo podrobné zkoumání v knihovnách v Mnichově, Pasově a Madridu, odkud pocházejí i vydané prameny zmiňované v seznamu literatury. Velice užitečné byly i odborné články, které měly nezastupitelnou úlohu zejména při popisu podrobných ekonomických aktivit. Ty se v drtivé většině nacházejí v digitalizované podobě na akademických serverech JSTOR a EBSCO, některé z nich pak byly studovány taktéž v již výše zmiňovaných zahraničních knihovnách.

⁵ Potosí však svého vrcholu v těžbě stříbra dosáhlo již na konci 16. století, a od té doby až do roku 1735 stříbrné doly vydávaly stále méně drahého kovu, až se slavný „Cerro Rico“ téměř vyčerpal a hlavním produktem těžby se stal cín. Chalupa, Jiří; Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile. s. 51.

⁶ Cortés Conde, Roberto; *The First Stages of Modernization in Spanish America*. s. 115.

⁷ ed. Della Paolera, Gerardo; Taylor, Alan; *A New Economic History of Argentina*. s. 24-25.

Jedním z nejucelenějších statistických zdrojů využitých v diplomové práci byla publikace Ernesta Tornquista *The Economic Development of the Argentine Republic in the Last Fifty Years*, která vyšla v Buenos Aires v roce 1919. Jedná se o komplexní syntézu, pojednávající o všech oblastech argentinské ekonomiky, včetně základních trendů produkce, vývoje průmyslu, migrace obyvatelstva i rozvoje železnic, veřejných financí, zahraničního dluhu a vývoje cen v zemi v daném období. Autor primárně využil zdrojů argentinské vlády. Při porovnání s prameny, které byly dostupné v madridské Biblioteca Nacional se objevují jen minimální odchylky. Z práce Ernesta Tornquista také vyšlo mnoho dalších autorů, kteří jeho statistické údaje využívají ve svých publikacích, například Carlos Díaz Alejandro, James Scobie, Colin Lewis nebo Alec Ford. Pro podrobnou studii dovozu a vývozu jednotlivých produktů, zjištění vytíženosti argentinských přístavů či pro podrobné zjištění podílu jednotlivých států na argentinské exportní politice byly velice cenné statistiky o obchodu a námořní dopravě, ročenky vztahující se k imigraci do země a taktéž oficiální ročenka Argentinské republiky z roku 1912, která obsahovala i údaje z předchozích let a pomohla tak lépe analyzovat argentinskou ekonomickou sílu před první světovou válkou. Dalšími statisticky bohatými publikacemi bohatými na statistické údaje byla práce Guillerma Vitelliho *Los dos siglos de la Argentina, Essays on the Economic History of the Argentine Republic* Carlose Díaze Alejandra, či *A New Economic History of Argentina* autorů G. Della Paolery a A. Taylora.

K obecným přehledům, které významně usnadnily další výzkum a je nutné je pozitivně ocenit, patří *The Cambridge History of Latin America*, kde se pod edičním vedením Leslieho Bethella argentinským vývojem v daných letech zabýval Roberto Cortés Conde, jeden z předních odborníků na toto téma. Pokud jde o obecný přehled, nesporně přínosná je publikace Davida Rocka *Argentina 1516–1987*. Z ekonomického hlediska pak práce vyžadovala i obecný pohled na Latinskou Ameriku jako celek, což bylo umožněno prostřednictvím publikací jako je *British Investments in Latin*

America J. Rippyho, *Latin America and the World Economy Since 1800* a dalších.

Pro Argentinu měl po roce 1880 zcela zásadní význam export obilí a později masa, jenž byl přímo ovlivněn i rozvojem železnice. V těchto oblastech byly kromě statistických údajů zcela nepostradatelné práce J. Scobieho *Revolution on the Pampas, The First Stages of Modernization in Spanish America* R. Cortése Condeho, *Politics and Beef in Argentina* P. Smitha a publikace W. Wrighta, *British-Owned Railways in Argentina*. Ty obsáhle rozvíjejí základní strukturu práce, kterou doplňovaly odborné publikace zaměřené na užší témata, která byla zpracovávána zejména v kapitolách zaměřujících se na argentinská ekonomická centra a důsledky hospodářské krize v roce 1890.

Základní struktura diplomové práce je zaměřena na ekonomický vliv Velké Británie s důrazem na exportní politiku Argentiny v letech 1880–1916. Proto byla práce rozdělena do sedmi kapitol, v nichž jsou prezentovány a hodnoceny otázky exportní síly země, míry závislosti na britském kapitálu, rozvoje v průmyslové sféře a celkové modernizaci země, ekonomické krize z let 1890 a 1913 a následný nástin argentinského vývoje během prvních let I. světové války. Vzhledem k již zmiňovanému významu exportní aktivity Argentiny na poli primárních produktů byl velký důraz kladen i na tuto sféru. Práce seznamuje i s důležitými poznatky z ostatních ekonomických sfér a s průmyslovými aktivitami jednotlivých regionů. Část práce byla věnována i jednomu z klíčů argentinského ekonomického úspěchu, jímž bezesporu byla výstavba železnic, která usnadnila a zefektivnila dopravu. Období mezi lety 1880–1916 bylo zvoleno s ohledem na politickou dominanci strany Partido Autonomista Nacional, která byla spojena s osobností Julia Argentina Roky. Roca, jako jeden z lídrů strany stál u jednoho z nepříznivějších období argentinské historie. Proto dali argentinští historikové období vlády této strany, která více vystupovala, jako politická oligarchie, název „Generación del ochenta“ (Generace osmdesátých let). Růst radikalismu, který Argentina zaznamenala od hospodářské krize v roce 1890, vyústil v nástup Radikální strany do

vedoucích pozic státu v roce 1916. Tento přelom byl vybrán jako mezník výzkumu také z důvodu možnosti porovnat argentinskou ekonomiku před a během první světové války, přesněji v letech 1914–1916.

Konsolidace země

Od pádu Rosasova režimu začala Argentina intenzivně pracovat na modernizaci a konsolidaci země, která by jí zajistila lepší pozici na světovém trhu. Nezastupitelnou roli zde hrály již několikrát zmiňované britské investice. Společnosti z Velké Británie investovaly v roce 1865, tedy 13 let po pádu Juana Manuela de Rosase, do státních půjček 2,2 milionu liber a půl milionu liber do výstavby železnic. O deset let později již investice vzrostly na 16,49 milionu liber do státních půjček a 5,05 milionu liber do železnic.⁸ Tento trend trval až do první světové války, která měla na britské investice negativní dopad a reálně je pozastavila. Jakkoliv se mohou zdát zmíněné prostředky nevysoké, jejich objem od 80. let 19. století mnohonásobně vzrostl, pro představu v roce 1913 dosahovaly britské investice v Argentině 357 740 661 £. Tato enormní suma byla zároveň nejvyšší v celé Latinské Americe, druhé místo na pomyslném žebříčku držela Brazílie, kam však směřovalo z Velké Británie o zhruba 134 milionů liber méně. Pokud vezmeme v potaz, že Britové v Latinské Americe investovali v roce 1913 celkem 999 236 565 £, Argentinská republika přijala více než třetinu těchto investic. Pokud jde o jejich umístění do jednotlivých sektorů, dvě třetiny zabíraly státní půjčky a stavba železnice.⁹

Jedním z důležitých kroků vedoucích ke konsolidaci země bylo takzvané „dobyetí pamp“, v nichž stále žili nativní obyvatelé Jižní Ameriky. Vládě vadilo, že Indiáni ovládají velké území, a tím znesnadňují sjednocení země. Během funkčního období prezidenta Avellanedy bylo rozhodnuto posunout hranice směrem na západ. Ministr války Adolfo Alsina, který byl k tomuto úkolu vybrán měl se svými jednotkami posunout hranice dále do hor směrem na Puán, Carhué, Trenque Lauquen a Italó, kde se měl vyhloubit příkop (zanja) tři metry hluboký a dva metry široký, v délce 500

⁸ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 301.

⁹ Miller, Rory; *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries*. s. 123 a Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 289.

kilometrů, jež měl oddělit Bahía Blanca až k Italó. Tato hranice byla navíc propojena telegrafem, aby byla zlepšena schopnost komunikace. Indiáni za touto hranicí měli být bez milosti stíháni. Plán byl uskutečněn v letech 1876–1877 a nově vzniklá Alsinova hranice procházela centrální a jižní částí provincie Buenos Aires. Adolfo Alsina se pro svůj úspěch stal velice populární, nicméně při návratu z jedné z výprav do Buenos Aires na konci roku 1877 onemocněl a zemřel.

Pátého října 1878 se parlament rozhodl uzákonit definitivní conquistu pampy za finančního příspěvku 1 600 000 pesos, garantovaných z území, které bude dobyto (část těchto peněz byla původně určena na práce na kanalizaci a opravu přístavu Riachuelo v Buenos Aires). Pro akci byl vybrán nový ministr války Julio Roca, který pampu záhy obsadil.¹⁰ Mezi léty 1880 a 1881 se jednotky systematicky pohybovaly na teritoriu, jež generál Roca vytyčil částečně a pronikly dále na sever. Oficiální údaje z roku 1879 uváděly, že při conquistě pamp 1313 Indiánů zahynulo, 12 8859 osob bylo uvězněno (z toho 2320 válečníků a 10 539 žen a dětí) a 480 zajatců osvobozeno. Šest set zajatců bylo obratem posláno na sklizeň cukru do Tucumánu a ostatní začleněni do armády a námořnictva.¹¹

Úspěšné rozšíření Argentiny směrem do vnitrozemí výrazně pomohlo generálu Rocovi v prezidentských volbách. V nich se mu v říjnu 1880 podařilo porazit Carlose Tejedora, národní osobnost, která od roku 1879 zastávala funkci guvernéra Buenos Aires. Guvernér Tejedor se po své porážce ve volbách pokusil získat prezidentský úřad silou, avšak generál Roca, který se opíral nejen o provincie, ale i o menšinu v Buenos Aires a armádu tento pokus lehce potlačil. Přesto při nepokojích v provincii zahynulo 2500 lidí. Julio A. Rocovi se také podařilo federalizovat Buenos

¹⁰ Roca rozdělil své vojáky do pěti divizí. Již během dubna obsadila 3. divize okolí Mercedes a Sarmiento a v květnu se dostala k Poitahué, 480 km na jih. 4. divize postupovala od řeky Atuel na jih Mendozy k řece Agrio. 5. divize zakotvila své pozice v Guaminí a Trenque Lanquen a pokročila až k Naico a Luan Lauquen. 2. divize pochodovala k Traru Lauquen a generál Roca obsadil s 1. divizí řeku Colorado, dosáhl Río Negro, Choele Choel a pokračoval poté dále k řekám Neuquén a Limay. Více viz. Gaignard, Romain; *La Pampa Argentina. Ocupación – Poblamiento – Explotación. De la conquista a la crisis mundial.* s. 215-217.

¹¹ Tamtéž s. 217-218.

Aires, čímž ukončil do té doby výsadní postavení, které si město vynutilo již v roce 1862, při nástupu Bartolomé Mitreho do funkce prezidenta.¹²

Julio Argentino Roca se narodil 17. července 1843 v Tucumánu a zemřel 19. října 1914 v Buenos Aires. V mládí si vydobyl slávu ve vojenské oblasti a po roce 1880 se stejné slávy dočkal i na poli politickém. S jeho nástupem do prezidentského úřadu přišla nová kapitola historie Argentiny. Ve svém prvním funkčním období v letech 1880–1886 vytvořil vysoce disciplinovaný hierarchicky uspořádaný aparát státu, v němž následoval své předchůdce a pomohl tím uvést zemi na cestu k prosperitě. Úředníci byli dosazováni do provincií, měst, vesnic i čtvrtí a administrativně usnadňovali chod státu, protože vláda tak získávala lepší kontrolu nad jednotlivými provinciemi.¹³ Rocovi se také podařilo ozdravit armádu a rozpustit provinční jednotky. Jinými slovy došlo k centralizaci vlády. Tento proces byl podporován zejména ve vnitrozemí, kde si od mocenského oslabení Buenos Aires místní guvernéři slibovali posílení svých vlastních pozic. Díky politické konsolidaci země Argentina po roce 1880 zažívala několik desetiletí relativní stability. Ekonomika každoročně rostla a s ní i počet obyvatel. Za hlavní faktory však nelze označit pouze dobytí úrodných pamp, na úkor původních obyvatel a politickou stabilizaci země. Na politické stabilizaci země měl významný podíl zejména ekonomický rozvoj spojený s rostoucími zahraničními investicemi. Mezi zahraničními investory pak získala dominantní pozici Velká Británie.

¹² Rock, David; *State-Building and Political Systems in Nineteenth-Century Argentina and Uruguay*. In: *Past & Present* 167, s. 193-195.

¹³ ed. Gispert, Carlos; *Historia de la Argentina*. s. 921.

Britské investice jako stimulátor argentinského ekonomického vývoje

Britský kapitál proudící do Jižní Ameriky znamenal pro latinskoamerické státy zcela zásadní finanční zdroj pro jejich rozvoj. Na konci roku 1880 se Argentina nacházela na 4. místě v hodnotě přijatého britského kapitálu mezi jihoamerickými zeměmi. Velká Británie v tomto roce investovala celkem 179 490 261 £ z čehož dvě třetiny plynuly do státních dluhopisů. Zbylý obnos pak britské společnosti investovaly do místního trhu, ponejvíce pak do výstavby železnice a veřejných služeb. Argentina mohla z této částky využít 20 338 709 £, podíl investic do státních dluhopisů tvořil 11,2 milionů liber.

Stát	Celkové investice (£)	Vládní dluhopisy (£)	Společnosti (£)
Argentina	20338709	11233700	9105009
Brazílie	38869067	23060162	15808905
Mexiko	32740916	23540800	9200116
Peru	36177070	32688320	3488750
Celkem	179490261	123078006	56412255

Tabulka 1: Britské investice v Latinské Americe v roce 1880. Zdroj: Rippy, Fred; *British Investment in Latin America, 1822 – 1949*. s. 25.

Z výše uvedené tabulky ještě není zcela patrná budoucí argentinská dominance. Ta přišla již v druhé polovině 80. let 19. století a byla způsobena faktem, že od britských investorů v tomto období plynuly do Latinské Ameriky nebývale vysoké sumy. V žádném jiném období s výjimkou let 1902–1912 nebyla tato částka vyšší. Počet společností do kterých Britové investovali svůj kapitál stoupl z 96 na 289 a jejich kapitál vložený do těchto společností z 56,4 milionů liber v roce 1880 na 231,2 milionů v roce 1890. Nejvíce se tato ekonomická expanze týkala silných států, k Argentině, Brazílii a Mexiku se přidalo Chile a Uruguay, naopak Peru již nadále

nemělo v britské zájmové sféře tak výsadní postavení. Nominální kapitál vládních cenných papírů a ekonomických organizací dosáhl na konci století 426 milionů liber.¹⁴

V roce 1880 patřily z britského pohledu mezi nejvíce profitující společnosti podle výdělků brazilský St. John del Rey Mining se základním kapitálem 253 000 £ a výnosy ve výši 25 %, a Carrizal Railway v Chile, jehož základní kapitál ve výši 20 000 £ vynesl 17 % zisk. Společnostmi s největším vloženým kapitálem pak byly Saõ Paulo Railway s kapitálem v hodnotě dvou milionů liber a Central Argentine Railway s kapitálem 1 850 700 £. V poměru investice – výnosy velmi dobře obstálo právě Saõ Paulo Railway a Buenos Ayres Great Southern (kapitál v hodnotě 1,6 milionu liber), jež svým akcionářům v tomto roce vynesly 10 % zisk.

Z Tabulky 2 vyplývá, že v otázce velikosti základního kapitálu dominovaly již na počátku 80. let 19. století společnosti zabývající se výstavbou železnice. Jejich základní kapitál několikanásobně převyšoval ostatní odvětví, což bylo způsobeno jednak finanční náročností výstavby, její intenzitou a v neposlední řadě i výší takovýchto investic.¹⁵

<i>Společnost</i>	<i>Základní kapitál</i>	<i>Výnos</i>
<i>Anglo – Argentine Tramways</i>	200 000 £	4,00%
<i>Buenos Ayres Gas</i>	270 000 £	5,00%
<i>Buenos Ayres Great Southern Railway</i>	1 600 000 £	10,00%
<i>Central Argentine Land</i>	106 559 £	5,00%
<i>Central Argentine Railway</i>	1 850 700 £	5,00%
<i>City of Buenos Ayres Tramways</i>	350 000 £	7,50%
<i>London and River Plate Bank</i>	600 000 £	10,00%

Tabulka 2: Vybrané argentinské společnosti s vloženým britským kapitálem v roce 1880. Zdroj: Rippy, Fred; British Investment in Latin America, 1822 – 1949. s. 34.

Jak již bylo naznačeno, Argentina zbohatla zejména díky své exportní politice. Je velice zajímavé sledovat změny v objemu a zejména v hodnotě

¹⁴ Rippy, Fred; British Investments in Latin America 1822–1949. s. 36.

¹⁵ K britskému vlivu na výstavbu železnice podrobněji v dalších kapitolách.

dováženého a vyváženého zboží. Ještě v roce 1880 Velká Británie dovezla do Argentiny zboží v hodnotě 12 506 923 pesos moneda nacional, což bylo přibližně 2,5 milionu liber a na druhou stranu Argentina exportovala do Velké Británie zboží v hodnotě 5 341 034 pesos m/n, tedy zhruba 1,06 milionu liber.¹⁶ V roce 1884 už měl import do Argentiny hodnotu 30 727 694 pesos m/n a export do Velké Británie 7 211 437 pesos m/n. Aktivita ostatních zemí byla oproti Velké Británii nižší. V témže roce mělo dovezené zboží z USA hodnotu zhruba 7,5 milionů pesos m/n, z Německa 8,9 milionů, z Belgie 7,2 milionů a Francie 16,8 milionů pesos m/n. Naopak téměř ustal obchod s Chile. Co se týče exportu, Argentina v roce 1884 ještě nedosahovala v obchodu s Velkou Británií objemu vyvezeného zboží z pozdějších let. Nejvíce produktů Argentina vyvezla do Francie (zhruba za 22,5 milionu pesos m/n.) a Belgie (14,9 milionů pesos). Přibližně na úrovni Spojeného království se nacházelo Německo (6,8 milionů pesos).

Itálie držela v tomto roce prvenství v objemu dovezeného olivového oleje a rýže, USA pak v množství dovezeného petroleje a borovicového dřeva. Rafinovaný cukr se z velké části dovážel z Francie, káva z Brazílie, pivo z Německa, sůl ze Španělska a módní doplňky z Francie. V oblasti exportu dominovala surová vlna a zemědělské produkty. Z dalších produktů pak zmiňme kozí, ovčí, hovězí a telecí kůže, jejichž hlavními odběrateli byly Francie, Belgie a USA, konzervované a sušené maso, které se vyváželo do Brazílie a Antil nebo len, který skupovala Francie a Velká Británie.¹⁷

¹⁶ Scalabrini Ortiz uvádí, že libra šterlinku měla hodnotu 5,04 pesos de oro. Zlaté peso (1 peso de oro = 100 centavos) vzniklo v roce 1881, stejně jako peso moneda nacional a obě varianty argentinské měny měly na počátku směnnost 1:1. Rozdíl mezi peso de oro a peso moneda nacional byl v jeho směnnosti. Zlaté peso bylo směnné pouze za zlato, zatímco peso moneda nacional (užívá se i výraz papírové peso) bylo konvertibilní se zlatem i stříbrem. Vše bylo výsledkem měnové reformy z roku 1881, kterou připravil prezident Julio Roca a jeho ministr financí J. J. Romero. Protože zákon nespecifikoval, jestli se může měna emitovat s ohledem na hodnotu zlata nebo stříbra, orientace začala být poněkud chaotická. Nakonec došlo k úpravě zákona a od roku 1883 bylo jedinou krytinou zlato. V roce 1899 pak zákon číslo 3871 stanovil, že peso moneda nacional mělo fixní hodnotu 44 centavos de oro. Ford, Alec; *The Gold Standard 1880 – 1914. Britain and Argentina.* s. 87, 93-95, Scalabrini Ortiz, Raúl; *Historia de los ferrocarriles argentinos.* s. 52, ed. Gispert, Carlos; *Historia de la Argentina.* s. 928 a Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic.* Předmluva a s. 328.

¹⁷ Pro představu z celkového exportu lnu, který v roce 1884 činil 33 991 650 kg, Francie zakoupila 10 009 102 kg lnu za 500 690 pesos a Velká Británie dokonce 16 552 674 kg za 827 583 pesos. *Estadística del Comercio y de la Navegacion de la República Argentina*

Stát	Množství v kg	Cena v pesos m/n
Německo	17424647	4878901
Belgie	33028636	9248118
Francie	55501556	15540411
USA	2152682	602737

Tabulka 3: Státy kupující největší množství surové vlny v roce 1884. Zdroj: *Estadística del Comercio y de la Navegación de la República Argentina correspondiente al año 1884*. s. 3-44.

Neotřesitelnou pozici v exportu měla kukuřice a pšenice. Jestliže v roce 1884 šlo na export 113 710 tun kukuřice a 108 499 tun pšenice, v roce 1879 to bylo pouze 29 521 tun, respektive 25 669 tun. Fakt, že množství exportovaných zemědělských výrobků stoupalo velmi rychle potvrzuje údaj z roku 1888, kdy bylo vyvezeno 162 037,5 tuny kukuřice a 178 928,5 tuny pšenice. V tomto roce bylo jen do Velké Británie dovezeno téměř 200 000 tun obilovin, což bylo srovnatelné s celkovým vývozem pšenice a obilovin z Argentiny v roce 1884. Poměrově se přitom jednalo o 57 % z celkového vývozu.¹⁸

Stát	Množství v kg	Cena v pesos m/n
Německo	15994530	319891
Belgie	21779243	435604
Francie	35357550	706131
UK	30254544	606088

Tabulka 4: Státy kupující největší množství kukuřice v roce 1884. Zdroj: *tamtéž*.

Stát	Množství v kg	Cena v pesos m/n
Německo	6299768	251990
Belgie	41680952	1667239
Francie	6008218	240329
UK	49357331	1974293

Tabulka 5: Státy kupující v roce 1884 pšenici. Zdroj: *tamtéž*.

correspondiente al año 1884. s. 3-19.

¹⁸ Tamtéž s. 82-88.

Britové získali již v roce 1884 důležité postavení na argentinském trhu, když ve velkém objemu dováželi například bavlněné látky a kartoun nebo surové železo, avšak jejich dominance na argentinském trhu se stále stupňovala, zejména pak v exportní oblasti.

Argentinská ekonomika by nikdy nedosáhla takových výsledků bez rozvoje železnic. Dramatický pokles výše přepravného během 19. století vedl k nebývalému rozvoji obchodu a celosvětovému sblížení cen komodit. Rozdíl ve mzdách v Argentině a některých evropských zemích přilákal obrovské množství imigrantů, kteří záhy vytvořili hlavní argentinskou pracovní sílu. Tento proces taktéž vyvolal velký příliv kapitálu do země. Argentinská reálná mzda již v roce 1870 převyšovala italskou nebo španělskou dvojnásobně, tyto dva národy byly také mezi přistěhovalci nejvíce zastoupeny. Před první světovou válkou se mzdová situace v Itálii a Španělsku zlepšila, přesto je však Argentina významně převyšovala nejen ve výši reálných mezd, ale i v hodnotě HDP na hlavu. Britové měli samozřejmě HDP i reálné mzdy vyšší, avšak rozdíl reálných mezd nebyl jak v roce 1870, tak v roce 1913 nijak propastný a z ostatních zemí, Francie dokonce za Argentinou zaostávala.¹⁹

Rozvoj železnic, coby jeden z hlavních stimulů ekonomického růstu nepřímo započal již v roce 1853, kdy po svržení Juana Manuela Rosase nová argentinská ústava přímo vybízela ústy jedné z největších osobností tehdejší doby Juana Bautisty Alberdiho k její výstavbě. Alberdi byl nejen zastáncem výstavby železnic, ale i podporovatelem populačního růstu, imigrace a přílivu zahraničních investic. Inspirován ústavou USA výrazně ovlivnil i tvorbu argentinské ústavy. V jejím 67 článku se přímo říká, že: „Vláda by měla mít dostatečnou moc, kterou by napomáhala prosperitě země, pokroku a sociálnímu blahu ve všech provinciích. Zlepšila životní úroveň obyvatelstva podporou průmyslových podniků, imigrace, stavbou železnice a splavných kanálů, kolonizací neobydlených území, zaváděním a zřizováním nových průmyslových podniků a zajištěním přílivu zahraničního

¹⁹ ed. Della Paolera, Gerardo; Taylor, Alan; A New Economic History of Argentina. s. 125.

kapitálu pomocí zákonů, které tyto cíle ochraňují.²⁰ První železniční úsek byl v Argentině otevřen o čtyři roky později, 27. 8. 1857. Měřil necelých 10 kilometrů a vedl z centra města na buenosaireské předměstí Flores. K jeho rozšíření došlo během dalších dvou let, nejprve v roce 1858 z Flores do Ramos Mejía (8 kilometrů) a na přelomu let 1859–1860 z Ramos Mejía do Moreno (21 kilometrů). Argentinské nadšení se projevovalo nejen v tisku, ale i v politických kruzích. Železnice měla otevřít a rozvinout trhy, zlepšit distribuci zboží, vyvolat migraci obyvatelstva do řidčeji osídlených lokalit, být efektivním sociálním nástrojem, díky němuž dojde k vývoji dalších center obyvatelstva v jiných oblastech a tím posílí snahy centrální vlády ke vzniku státu.²¹

Ve skutečnosti v letech 1854–1880 prezidenti Justo José de Urquiza, Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento a Nicolás Avellanda usilovali zejména o udržení míru a politické stability. Jejich cílem bylo vytvořit jednotný národ, a vybudovat základy pro ekonomický a politický růst země. Za těchto vlád nebyla samotná výstavba železnic tak intenzivní, což ale bylo způsobeno nutností příprav na rozsáhlou výstavbu. Vlády také stále hledaly možnosti ztraktivnění investic do výstavby železnice. V tomto ohledu bylo důležitým krokem schválení garancí profitu. V roce 1862 vláda schválila 7 % garanci profitu ročně společnosti britské Central Argentine, která zajišťovala výstavbu železniční trati z Rosaria do Córdoby. Společnost také získala garanci držby půdy v okolí trati. Central Argentine měla díky tomuto kroku finanční jistotu a garance profitu se na dlouho staly nedílnou součástí smluv mezi argentinskou vládou a zahraničními zprostředkovateli výstavby železniční sítě. Až před rokem 1890 se nejsilnější společnosti Central Argentine a Buenos Ayres Great Southern státních garancí vzdaly a začaly vyplácet dividendy z vlastních zdrojů. Snahou vlád mezi Rosasem a Rocou bylo vybudovat Argentinu na liberálních konceptech, kde by ekonomický růst sám vyústil v růst sociální.²² Tyto cíle mohly být částečně dovršeny již v sedmdesátých letech, avšak celý proces zbrzdil nedostatek

²⁰ cit. Wright, Winthrop; *British – Owned Railways in Argentina*. s. 16.

²¹ Scalabrini Ortiz; Raúl; *Historia de los ferrocarriles argentinos*. s. 29-33.

²² Wright, Winthrop; *British – Owned Railways in Argentina*. s. 59 a 15.

finančních prostředků způsobený Paraguayskou válkou. V roce 1872 měřila argentinská železnice přes 1100 kilometrů a mnoho tratí bylo stále ve výstavbě.²³ Do roku 1880 se síť tratí rozšířila na dvojnásobek, avšak argentinská vláda stále nemohla být s hustotou železniční sítě spokojena. Přestože nové trhy ve vnitrozemí země prosperovaly, železnice ještě dostatečně nepokrývala celé území.

Od 70. let byly nejvýznamnějšími společnostmi již zmíněné Central Argentine, Buenos Ayres Great Southern a Ferrocarril Oeste, jediná větší státní společnost. Obstarávaly dopravu prakticky veškerých zemědělských produktů. Central Argentine na severu země, Buenos Ayres Great Southern v bezprostřední blízkosti Buenos Aires a Oeste jižně od hlavního města.

Délka železniční sítě Oeste vzrostla mezi léty 1880 až 1885 z 347 kilometrů na 892 km. Společnost přitom vykazovala poměrně slušné zisky. V roce 1880 to bylo 7,93 %, o rok později již 9,05 % a v roce 1882 dokonce 9,32 %. Přes klesající tendenci, která poté následovala byl v roce 1885 železniční systém Oeste druhým nejdelším v Argentině. V tomto ohledu jej překonala pouze Great Southern, avšak Oeste měla daleko větší vozový park a také servis společnosti byl levnější a luxusnější. V roce 1885 stála jízdenka první třídy u Oeste 3,6 pesos m/n na sto kilometrů, zatímco u Great Southern 5 pesos m/n za stejnou vzdálenost. U druhé třídy pak 2,4 pesos respektive 3,2 pesos m/n za sto ujetých kilometrů. Oeste mělo v roce 1884 90 lokomotiv, 2749 vagónů a 101 vozů sloužících k osobní přepravě. Naproti tomu Great Southern disponovala pouze 65 lokomotivami, 1932 vagóny, ale 173 vozy pro osobní přepravu a její kapitál byl o 11 milionů pesos de oro sellado vyšší.²⁴ Argentinská vláda však nebyla dostatečně silná, aby tento podnik udržela ve svých rukách. Po roce 1886, kdy se prezidentského úřadu v Argentině ujal Juárez Celman, byly v krátkém časovém intervalu prodány britským společností nejdříve Ferrocarril Andino, jež operovalo mezi Villa María v provincii Córdoba a Mendozou, a poté i Ferrocarril Oeste, které za 41 milionů pesos oro sellado přešlo pod

²³ Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 66-68.

²⁴ Scalabrini Ortiz, Raúl; *Historia de los ferrocarriles argentinos*. s. 52-54.

Buenos Ayres Western Railway. Kontrakt byl podepsán 29. dubna 1890.²⁵ Z těchto 41 milionů (cca 8 milionů liber), získala vláda Buenos Aires 16 milionů (3 miliony liber) v hotovosti a zbytek, tedy 4 955 380 £ v cenných papírech. Vláda měla právo dráhy za 40 let vyvlastnit, přičemž nový vlastník Buenos Ayres Western byl na dvacet let osvobozen od provinčních a městských daní a získal patnáctiletou garanci, která zakazovala konkurenci působit v okolí dvaceti kilometrů. Oeste přešlo pod Buenos Ayres Western Railway Company Limited při hlasování hladce, pouze dva hlasy z dvanácti byly proti.²⁶

Central Argentine spojila své začátky v Argentině v 60. letech s osobnostmi Allana Campbella a Williama Wheelwrighta, kteří se podíleli na stavbě důležité železniční linky z Rosaria do Córdoby. Ta byla ve své době nejdelší a jako první spojovala dvě provincie. Záhy pokryla širokorozchodnou kolejí nejdůležitější místa v oblasti a poté se plně soustředila na svou stabilizaci. Central mezi léty 1870–1888 nerozšířila svou síť ani o kilometr. Pro srovnání Oeste v tomto období položila 1000 kilometrů kolejí, Ferrocarriles Entre Ríos 288 km, v provincii Santa Fe bylo vystavěno 587 km.²⁷ Přesto společnost vykazovala velice slušné zisky. Od raných 80. let, kdy docházelo k osidlování kolonisty, se rapidně zvýšila produkce obilí a budování státních linek na sever a západ od Córdoby zvětšilo prosperitu jak Argentiny, tak v této oblasti hlavně Centralu. Dopravované zboží vzrostlo z 62 400 tun v r. 1876 na 304 000 tun v r. 1884 a výdělek z 87 400 pesos m/n na 1,687 milionů pesos. Zisk Centralu dosáhl takové výše, že společnost musela státu hradit dotace z minulosti, který navíc trval na tom, aby Central snížil své ceny za dopravu. Hledaje řešení obou problémů se Central rozhodl zredukovat nákup vozového parku a dokonce ho i dočasně zastavit, aby se vláda vzdala svých požadavků. Vše dosáhlo vrcholu, když se zjistilo, že Central vyplácí svým akcionářům patnáctiprocentní dividendy, na což argentinská veřejnost reagovala žádostí o jeho znárodnění. Argentinec pobuřoval odmítavý postoj Centralu, protože

²⁵ Tamtéž. s. 65.

²⁶ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 129-130.

²⁷ Scalabrini Ortiz, Raúl; *Historia de los ferrocarriles argentinos*. s. 159.

stát dlouho vyplácel dotace firmě, aby se postavila na vlastní nohy, a ta nyní nechtěla vyjít argentinským občanům vstříc, zlepšit svůj servis a snížit ceny dopravného. K dohodě došlo v roce 1884, kdy Frank Parish bývalý britský vicekonzul, předseda Southern a ředitel Centralu vyjednal svým vlivem výhodnou dohodu. Central musel splatit dotace, které získal od státu, ale na oplátku získal oficiální povolení zvětšovat volně svůj kapitál. Central tedy zvýšil svůj kapitál o dlužnou částku, a tím de facto přenesl tyto náklady na veřejnost. Díky tomu výrazně zvýšil svůj profit. Z Centralu se tak stala nejvýnosnější železniční společnost v Argentině, jejíž čistý zisk za ujetý kilometr, byl dvaapůlkrát vyšší než zisk Great Southern. Britský konzul v Rosariu prohlásil výdělků Centralu za enormní, uváděje, že cena půdy v jeho vlastnictví stoupla v ceně z 800 na 6000 pesos oro sellado za legu.²⁸ Central dokázal mezi lety 1888–1891 zvětšit svou železniční síť o 751 km. Část byla vybudována, část odkoupena od Oeste, a Buenos Ayres Northern přešlo pod Central celé.

Za typického zahraničního představitele raného zájmu o železnice v Argentině můžeme považovat Buenos Ayres Great Southern. Tato společnost vznikla již v roce 1862 a oblastí jejího prvotního zájmu byla jižní část provincie Buenos Aires, která byla nejlidnatější. Příjmy z větší části dopravy však získala až po roce 1873, kdy přemostěním řeky Salado získala výhodu oproti konkurenci, kterou v této době stále ještě tvořily převážně tažené povozy.²⁹ Docházelo i k rozšiřování vozového parku. V roce 1876 disponovala společnost 33 lokomotivami, asi 1000 vagónů na přepravu zboží a 100 osobních vagónů. V první polovině 80. let Great Southern dále rozšířila svou železniční síť. Přestože jejím původním zájmem bylo stabilizovat společnost podobně, jako Central, díky tlaku vlády a veřejnosti nakonec v půlce září 1881 se společnost rozhodla vyhovět některým veřejným potřebám. Tarify byly sníženy (u zboží i pasažérů) rychlost a frekvence dopravy se zvýšila. Společnost se také ujala rozšíření železnice do Bahía Blanca a Tandilu. Tato rozšíření neměla žádnou garanci ani půjčku.³⁰

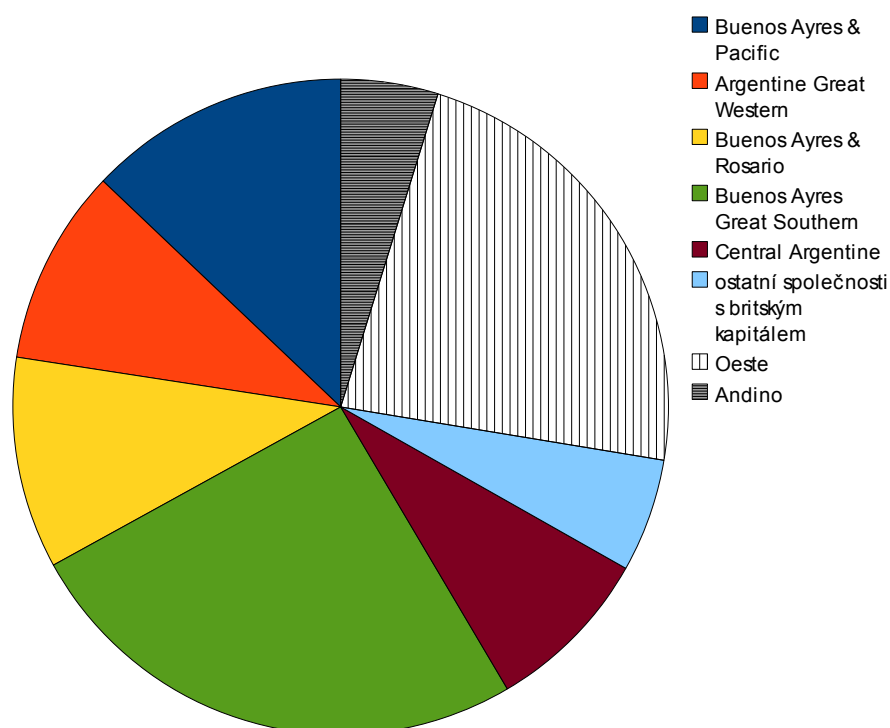
²⁸ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence. 1816–1914.* s. 111-113.

²⁹ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina.* s. 23-25.

³⁰ Tamtéž. s. 50-52.

Došlo k největšímu rozšíření společnosti v historii, avšak tato expanze na více než 1300 km v roce 1886 se ukázala jako uspěchaná. Zatímco v předchozím období Great Southern spojovala centra, nyní dráhy protínaly liduprázdné pampy. Když v roce 1891 byly otevřeny 3000 km nových tratí, Great Southern se na tomto čísle podílela pouze 160 kilometry. Tento nárůst byl zdaleka mezi roky 1880–1900 zdaleka nejvyšší. Procentuálně došlo k nárůstu o 32,3 %.³¹

Poměr délky zprovozněných železničních tratí britských a státních společností v Argentině v roce 1889



Graf 1: Státní společnosti zvýrazněny šrafováním. Zdroj: Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 205.

³¹ Tamtéž. 66-68.

Great Southern, Oeste i Central patřily k velkým společnostem umístěným v nejdynamičtějším částech Argentiny, čehož také dokázaly náležitě využít. Potenciál místního trhu zajistil těmto společnostem dostatečný kapitál k vlastnímu profitu. Tento potenciál by však nikdy nebyl využit bez levné přepravy surovin. Právě zejména sezónní transport obilí na pobřeží otevřel bohaté oblasti pampy mezinárodním obchodu.

V roce 1889, tedy těsně před Baringovou krizí a prodáním Ferrocarril Oeste britské Buenos Ayres Western měla největší množství zprovozněných tratí Buenos Ayres Great Southern, následovaná Oeste a Buenos Ayres & Pacific. Pacific měl zároveň spolu Oeste nejvíce kilometrů železnice ve výstavbě. V poměru počtu lokomotiv na obsluhovanou síť vycházela jako vítěz Buenos Ayres Northern, které vycházela jedna lokomotiva na 1,3 km trati, naopak nejhorší pozici mělo v tomto ohledu státní Andino, jež vlastnilo 13 lokomotiv na 254 km trati, to znamená zhruba jednu lokomotivu na 20 kilometrů trati. Northern a Andino stály na opačných stranách tabulek také v počtu vagónů na kilometr trati.

Politická konsolidace země, výstavba železnic a příliv zahraničního kapitálu nastartoval i demografický růst. Při prvním oficiálním sčítání obyvatelstva v roce 1869 měla Argentina 1,8 milionu obyvatel. O čtvrtstoletí později, v roce 1895 už to byly necelé 4 miliony a při třetím celostátním sčítání v roce 1914 měla Argentina 7 885 237 obyvatel. Tuto demografickou křivku zásadně ovlivnil masivní příliv imigrantů. V letech 1870–1914 do Argentiny přišlo téměř pět milionů imigrantů, z nichž asi polovina v zemi zůstala natrvalo. Přistěhovalci byli většinou mladí muži bezu závazků, kteří se okamžitě začlenili do společnosti a stali se důležitou pracovní silou.³² Jejich vliv na trh práce byl tedy daleko vyšší než na populační vývoj. Mezi rodilými Argentinci bylo naopak více žen, než mužů. V roce 1895 imigranti tvořili jednu čtvrtinu veškerého obyvatelstva Argentiny. Imigranti měli také tendenci stěhovat se do měst. V roce 1895

³² V roce 1886 dospělí muži tvořili 64 % imigrantů, v roce 1889 – 56 %, 1913 – 63 %. Více viz. Memoria del Comisario General de inmigracion correspondiente al año 1886, 1889 a 1913.

bydlelo ve městech 59 % z nich, před první světovou válkou dokonce 63 %.³³ Co do počtu, nejvíce přistěhovalců přišlo z Itálie a Španělska, následovali je Francouzi, jejichž počet však po roce 1900 razantně klesl. Italové měli zároveň nejvyšší procento imigrantů, kteří se po nějaké době vrátili zpět do své vlasti. Logicky větší procento z nich přicházelo z rurálního jihu, kde stále přetrvávala silná vazba na rodinu, což mnohdy donutilo imigranty vrátit se do rodné vlasti a postarat se zde o zbytek rodiny, například v případech úmrtí.

Znatelný nárůst počtu imigrantů přinesla již druhá polovina 80. let. V roce 1886 z počtu 93116 přistěhovalců přijelo 62 444 přímo z Evropy, 29 532 přes Montevideo a 1 140 rozličnými cestami. Početní převaha Italů byla zřejmá. Tvořili 62,25 %, 15 % tvořili Španělé, 7,2 % Francouzi, 2,5 % Angličané, 2 % Švýcaři, 1,75 % Němci, 1,5 % obyvatelé Rakouska – Uherska, a další národy 7,8 %. Celkem v tomto roce přicestovali imigranti z 28 zemí světa.³⁴

Vláda již od dob Konfederace hrála velice aktivní roli v podpoře imigrace, jež považovala za všelék na všechna zla nového národa. Zakládání kolonií, snížené poplatky za ubytování a v neposlední řadě částečné hrazení nákladů za dopravu a velice dobrá propagace možností v Argentině vyvolala tuto masovou imigrační vlnu. Byla to zejména potřeba získání levné pracovní síly v zemi, jež měla dlouhodobě problémy s nedostatkem populace, částečně způsobené i faktem, že přirozený přírůstek nemohl pokrýt potřeby země.³⁵

Jednoho z nejvyšších čísel v počtu přistěhovalců dosáhla Argentina v roce 1889. V tomto roce zaregistrovaly argentinské úřady 260 909

³³ ed. Bethel, Leslie; Cambridge History of Latin America, vol. 5. s. 334-337.

³⁴ Italové, Švýcaři a rakousko–uherští občané nejčastěji odplouvali z Janova, Neapole a Marseille. Francouzi a Španělé taktéž z Marseille, ale i z Bordeaux a z Le Havru. Němci z Hamburku a Brém, stejně jako Dánové, Nizozemci a Belgičané. Britové (nejčastěji Irové) z Liverpoolu. Drtivá většina z oněch 65 655 imigrantů již byla profesně vzdělána, největší část zemědělci a zahradníci (přes 46 000) a dělníci (necelých 5000). Nekvalifikovaných pracovních sil bylo skoro 7000, z dalších zmiňme například 700–800 námořníků, sluhů, zedníků, 434 obchodníků, 323 krejčích nebo 124 pastorů. Devadesát dva procent z nich bylo katolického vyznání a jejich gramotnost dosahovala šedesáti sedmi procent. Více viz. Memoria del Comisario General de inmigracion correspondiente al año 1886. s. 8-48.

³⁵ Cortés Conde, Roberto; The First Stages of Modernization in Spanish America. s. 128-129.

imigrantů. Toto číslo bylo překonáno až v roce 1910.³⁶ Poměrově stále dominovali Italové, kteří tvořili 40 % ze všech imigrantů, následování Španěly. Zde připadal jeden Španěl na tři imigranty. Lodě s přistěhovalci hojně vyplouvaly z Janova, odkud přišla téměř třetina z nich, oblíbeným přístavem bylo i Bordeaux, La Coruña a více než patnáct tisíc pasažérů vyplulo z Barcelony. Zájem britských imigrantů byl jen minimální. Devadesát čtyři procent z přistěhovalců vyznávalo katolickou víru a stále dominovali muži, přičemž nejčastější uváděné povolání bylo rolník a druhé s velkým odstupem dělník.³⁷

³⁶ Zdroj: Memoria del Comisario General de inmigracion correspondiente al año 1913. s. 50. Scobie uvádí, že k překonání došlo již v roce 1906. viz. Scobie, James; Revolution on the Pampas. s. 169.

³⁷ Memoria del Comisario General de inmigracion correspondiente al año 1889. s. 6-15.

Vývoj v agrární sféře a argentinská exportní politika

Ekonomická existence Argentiny dlouhodobě záležela na vývozu zemědělských produktů. Ovládnutí, vybudování infrastruktury a kolonizace pamp, tedy okolnosti, které výrazně usnadnily jejich produkci, přispěly k celkovému ekonomickému rozvoji. Samotná půda a její zpřístupnění však nebyly jedinými pozitivními stimuly. Využití zemědělského potenciálu země bylo ovlivněno mnohými dalšími faktory, jako relativní stabilitou země, rozvojem volného obchodu s Velkou Británií, či tak často zmiňovaným přílivem kapitálu. V případě Argentiny znamenal tento rozvoj i rychlý nárůst HDP, jehož hodnota na jednoho občana rostla mezi lety 1880–1930 rychleji, než v Kanadě, Spojených státech amerických, Austrálii nebo prosperující Brazílii.³⁸ Argentina, která ve svých počátcích byla závislá na importu obilí, zvětšovala své osevňovací plochy a postupně se stala nejen nezávislou na dovozu, ale naopak se dostala do pozice jednoho z největších světových exportérů. Z oficiálních statistik vyplývá, že množství argentinského exportu pšenice v roce 1880 činilo asi 0,5 kg na obyvatele. Tato hodnota vzrostla během deseti let pětsetkrát.³⁹

Pětinásobný nárůst kultivované půdy během let 1895–1914 potvrdil argentinské ekonomické zaměření. K roku 1910 měla Argentina 20,37 milionů hektarů obdělávané půdy, z níž se asi 15 milionů hektarů nacházelo v samém srdci pamp. Tato takzvaná obilná zóna byla schopná vyprodukovat ročně 4 000 000 tun obilí, z nichž více než 2 000 000 tun bylo vyvezeno za hranice země. Za výše zmíněnou zónu bylo považováno území, které ohraničovalo na severu Santa Fé a na jihu Bahía Blanca.⁴⁰ Dle americké klasifikace půd se zde nachází typ mollisol, jenž je bohatý na humus a jeho horní vrstva bývá pokryta trávou. Je typický pro savany a v české odborné

³⁸ ed. Della Paolera, Gerardo; Taylor, Alan; *A New Economic History of Argentina*. s. 235.

³⁹ V roce 1885 to bylo 5 kilogramů na hlavu, v roce 1889 117 kg a v roce 1890 dokonce 259 kg exportované pšenice na obyvatele. Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 68.

⁴⁰ Cortés Conde, Roberto; *The First Stages of Modernization in Spanish America*. s. 133 a Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 9.

literatuře odpovídá typu černice či feozemě. Kromě argentinských pamp můžeme tento typ objevit také v Evropě, Asii nebo na amerických Velkých pláních.⁴¹ Na úrodnost půdy mělo blahodárný vliv také místní klima. Na březích řeky Paraná byly průměrné roční srážky mezi 91–99 centimetry. Množství srážek klesalo směrem na západ a také v jižní části pamp vykazoval tento údaj nižší hodnoty, zhruba do 81 cm. Nejméně srážek bylo v zimních měsících, tedy v červnu a červenci, naopak silné deště bylo možné očekávat v září a březnu. V Buenos Aires, kde byly podmínky nejstabilnější, zaznamenali místní meteorologové mezi lety 1880–1900 významné sucho pouze v roce 1893 a naopak silné lijáky v letech 1895 a 1900. Průměrné lednové teploty dosahovaly 24°C, noční teploty však byly podstatně nižší. V zimním období, což je v případě Argentiny červenec, teplota klesala na 5°C. Směrem na západ a sever byly teploty o několik stupňů vyšší, naopak nižší teplotní průměr vykazovala Pampa de la Tosca na západě země. Tyto faktory a mnohé další, jako vlhkost, větrné poryvy nebo výskyt ranních mrazů ovlivňovaly také délku vegetačního období pěstovaných produktů. Okolí Buenos Aires produkovalo obilí asi za 290 dní, oblast Bahía Blanca za 240 dní a ve Victorice poblíž Santa Rosa v provincii La Pampa obilí dozrávalo dokonce o další měsíc dříve.⁴²

Pampa produkovala většinu z argentinského exportu a ročně zhodnocovala investice svých vlastníků o 10–15 %. Díky takřka pohádkovému zhodnocení kapitálu se v některých oblastech zvedly výdělky až o tisíc procent v několika dekáдах.⁴³ Zároveň docházelo k monopolizaci pampy. V tomto ohledu byla nejaktivnější elita Buenos Aires. Bezprostředně po dobytí pamp generálem Rocou došlo k prodeji více než 9 milionů hektarů půdy do rukou méně než 400 lidí, primárně obchodníků a vlastníků půdy z Buenos Aires. Mnoho z těchto velkostatkářských rodin získalo půdu již ve třicátých respektive čtyřicátých letech devatenáctého století, kdy diktátor Rosas rozdal 7 milionů ha 235 vlastníků. Argentinská vláda v

⁴¹ Podrobně o této problematice viz. Moscatelli, Gustavo; Soils of Argentina. Nature and Use. http://www.suelos.org.ar/adjuntos/soils_of_argentina_moscatelli_pazos.pdf

⁴² Scobie, James; Revolution on the Pampas. s. 20-21.

⁴³ Tamtéž. s. 50.

nastoleném trendu pokračovala prodejem dalších nově nabytých pozemků. Velkostatkáři byli mnohdy napojeni na vládní úředníky a měli přístup k státním hypotékám, což vedlo v 80. letech k nekontrolované spekulaci s půdou, jež vyvrcholila finanční krizí v 90. letech. Ta podnítila vládu k prodání zbytků půdy v pampách za účelem rychlého výdělku. Po roce 1890 se osídlení a zemědělská výroba stala téměř výhradně soukromou záležitostí, do níž stát zasahoval jen okrajově. Přes čilý obchod a příliv imigrantů do země drželo po roce 1914 sedmdesát procent zemědělské půdy 6 % vlastníků, čímž připadalo na jednoho zhruba 1000 ha. Jednu pětinu veškeré půdy v pampách ovládalo 0,3 % vlastníků. Nevyvážená distribuce půdy se tedy zároveň vedla k její nerovnoměrné držbě.⁴⁴ Průměrná cena za hektar mezi lety 1901–1915 stoupla ze 14,1 pesos m/n na 40,1 pesos m/n. Zatímco mezi roky 1888 až 1929 se cena zlata vůči pesos moneda nacional (papírovým bankovkám) zdvojnásobila, cena půdy v provincii Buenos Aires vůči papírovým pesos stoupla desetkrát. Mohlo by se zdát, že nebývalý nárůst cen pozemků v jedné provincii povede ke snížení cen v dalších. Tento trend se však neprojevoval v Argentině. I v dalších provinciích ceny za hektar půdy rostly a jediné zóny, kde mohlo dojít ke snížení cen byly zemědělské regiony v sousedních zemích.⁴⁵

V Argentině bylo i kvůli její vysoké ceně hlavní strategií držení půdy v pronájmu. V provincii Buenos Aires v roce 1914 drželo svou půdu v plném vlastnictví jen 35 % producentů. Tím pádem plynul kapitálový zisk velkostatkářům, avšak nájemci nenesli rizika, a proto se spokojili s krátkodobými smlouvami na 3–4 roky, jež jim zaručovaly stálý příjem. Tento způsob byl výhodný, dokud se zemědělství nerozšířilo do příhraničních oblastí a nevytvořilo velkou konkurenci. Ještě v 90. letech 19. století stoupaly ceny obilí a poplatek za pronájem se vzhledem k nižší ceně půdy vyplatil. Nájemce zpravidla vše bez problémů zaplatil z prodeje obilí. Dalším důvodem využívání pronajaté půdy bylo poměrně složité získávání

⁴⁴ Johns, Michael; *Industrial Capital and Economic Development in Turn of the Century Argentina*. In: *Economic Geography* 68, s. 188-189.

⁴⁵ Díaz Alejandro, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 46-47.

peněz na koupi vlastní půdy. Banky jevíly jen malý zájem o zemědělství, přestože se jednalo o dominantní sektor argentinského obchodu. Pro chudého nájemního farmáře bylo získání hypotečního úvěru zcela nemožné. Jednou z mála možností získání úvěru byly externí půjčky od obchodníků, které však pokryly jen výdaje za sklizeň a byly nabízeny pouze jako 30–90 denní půjčky.

Producenti rádi využívali námezdní pracovní síly. Tato síla byla díky železniční síti vysoce mobilní, takže námezdní dělníci se stěhovali po polích během sklizně, aby zajistili co nejvyšší sezónní výdělky. Zejména pro zmíněné sezónní práce byli najímáni dělníci ve velkých městech, například v Buenos Aires či Rosariu. Argentina tak disponovala poměrně pružným a dobře fungujícím sezónním trhem práce. Někteří sezónní dělníci také využívali faktu, že období sklizně vychází díky poloze Argentiny na jižní hemisféře na prosinec až leden, a na toto období speciálně přicestovali z Evropy. Jednalo se především o Italy a Španěly.⁴⁶ Některé pracovní síly pracovaly i na překladištích, kterými prošlo mezi prosincem a květnem až 70 % z veškeré argentinské produkce obilí.⁴⁷

Před rokem 1879 byla situace v oblasti pampy značně nestabilní. Opakované útoky původních obyvatel bránily rozvoji zemědělství, a tak byl tento úrodný pás země využíván pouze pro chov dobytka. Později již rozsah obdělávané půdy neustále rostl. Zájem světových trhů potravin a enormní možnosti zdrojů vytvořily vhodné prostředí pro zemědělský růst, jež znamenal signifikantní nárůst HDP a zahraničního obchodu. Orientace země na zlatý standart, otevřená ekonomika s minimálními zásahy do trhu a poměrně stabilní ceny způsobily, že během let 1884 až 1913 kultivovaná půda rostla ročně o 9 %, produkce o 10,5 % a export vzrostl z patnácti procentního podílu na HDP v roce 1884 až na 21 % v roce 1913.⁴⁸

⁴⁶ Adelman, Jeremy; *The Social Bases of Technical Change: Mechanization of the Wheatlands of Argentina and Canada, 1890-1914*. In: *Comparative Studies in Society and History* 34, s. 278-279.

⁴⁷ ed. Bethel, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 350.

⁴⁸ ed. Della Paolera, Gerardo; Taylor, Alan; *A New Economic History of Argentina*. s. 236.

Na rozdíl od roku 1884, kdy bylo exportováno 108 499 tun pšenice a 113 710 tun kukuřice⁴⁹ došlo v roce 1888 k nárůstu na 178 929 tun pšenice a 162 038 tun kukuřice. Téměř 94 823 tun pšenice a 99 808,5 tuny kukuřice bylo vyvezeno do Velké Británie. Cena těchto produktů přesahovala 7,5 milionu pesos moneda nacional. Celková hodnota vyvezených produktů ze zemědělského sektoru činila 16,3 milionů pesos m/n, tudíž podíl Velké Británie byl vskutku nepřehlédnutelný. Na pomyslném druhém místě se v tomto roce umístila Belgie, využívající volného obchodu a až za ní Francie. Hodnota dovezené pšenice a kukuřice však dosahovala dohromady pouze necelých 4 milionů pesos m/n. Ze statistik také vyplývá, že výkupní cena za kilogram kukuřice byla pevně stanovena na 0,0336 pesos m/n a cena za kilogram pšenice na 0,046 pesos m/n.⁵⁰

Velkostatkáři chtěli maximální výdělek s minimálním užitím moderních technologií. Investovali především s cílem rozšíření vlastní rozlohy pozemků a jen minimálně do mechanizace. Dále se investovalo také do chovu dobytka. Majitelé pozemků mimo jiné vkládali kapitál i do dalšího zařízení kupříkladu výstavby ohrad, budov a zásobáren vody. Kapitál se také investoval do pastorální sféry na orné půdě navzdory dominantní úloze vývozu zemědělských produktů. Dokonce ani v zemědělských oblastech v centru a na severu provincie Buenos Aires nepřesáhly v roce 1908 investice do mechanizace 1,7 %. V tomto ohledu nejvíce investovala do strojní techniky provincie Córdoba (4,1 %), poměr investic do dobytka se pohyboval mezi 15 až 25 %. V provinciích Buenos Aires a Santa Fé bylo v letech 1881–1882 asi 40 000 pluhů, 1700 žacích strojů a 185 parních mlátiček. K částečné mechanizaci však docházelo, v roce 1895 již tyto provincie disponovaly 117 000 pluhů, 26 400 žacími stroji a 2000 mlátičkami. Za 15 let tedy došlo k mechanizaci zejména ve sklizni a výmlatu zrna. Používaly byly i víceřadé pluhů. Naopak dlouho nebyly užívány zemědělské brány, ani válce na udusání vlhké půdy a rozsévače. Ještě na přelomu století se v argentinských zemědělských oblastech selo

⁴⁹ viz. Tabulka 3-5.

⁵⁰ Estadística del Comercio y de la Navegacion de la República Argentina correspondiente al año 1888. s. 3-71.

převážně lidskou rukou. Zpravidla se chodilo pěšky, jen výjimečně byl využit kůň. Zemědělci si to mohli dovolit, protože vlhká a kvalitní půda umožňovala ponechat zrno na povrchu. Pomalejší mechanizace argentinského zemědělství měla několik příčin: Smluvní vztahy, pružnost trhu práce a nedostatek úvěrů. Díky tomu bylo pozdrženo šíření zemědělských strojů do pamp. Tyto faktory byly výsledkem sociálních vztahů ve společnosti, ve které ovládal samotnou produkci zemědělských výrobků jen malý zlomek populace. Dominantní estancieros,⁵¹ kteří trvali především na okamžitém zisku, ovlivnili tempo a směr technických změn v argentinských zemědělských oblastech.⁵²

Zpomalená industrializace argentinského venkova se však v žádném případě netýkala rozvoje železnice. Argentinská železniční síť se mezi roky 1880 až 1900 rozšířila z 2515 na 16 560 kilometrů. Stavba železnic v úrodných oblastech pampy na počátku dvacátého století ostře kontrastovala s první polovinou 80. let 19. století. V této době železnice obsluhovala oblast mezi Rosariem, Córdoba a Tucumánem. Stále ještě nebyla dokončena trať mezi Rosariem a Buenos Aires, Rosariem a Mendozou nebo Buenos Aires a Bahía Blanca. Buenos Aires tím pádem na svých bedrech neslo veškerou tíhu námořní dopravy. Další argentinské přístavy, ve kterých docházelo v 80. letech k překlada většího množství zboží, byla Concordia a Colón na řece Uruguay a Rosario na řece Paraná. Jediným větším neříčním přístavem byla La Plata nacházející se necelých 60 kilometrů jižně od Buenos Aires. V roce 1900 již situace byla daleko konsolidovanější a železniční síť komplexnější. Přesto byla úloha Buenos Aires, z hlediska exportu a importu nezastupitelná.⁵³

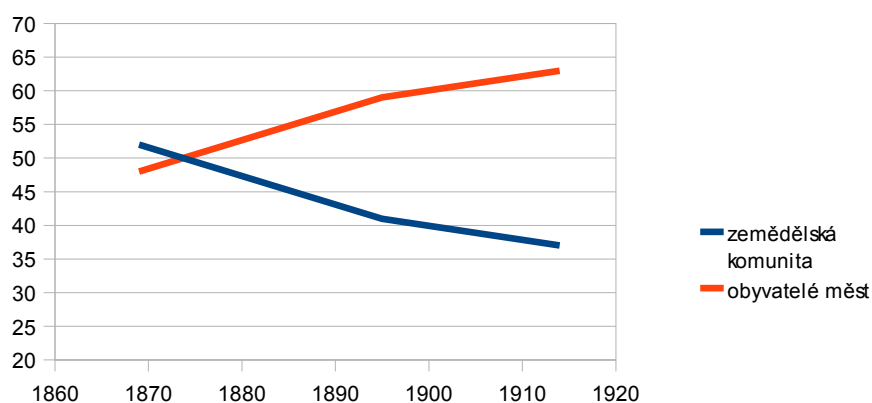
⁵¹ Estanciero je výraz pro latinskoamerického majitele pozemků. Vychází ze španělského výrazu „estancia“, který představuje větší zemědělský pozemek, statek nebo farmu. Pojem estanciero je tedy používán převážně ve spojení s majiteli polí nebo pastvin.

⁵² Adelman, Jeremy; *The Social Bases of Technical Change: Mechanization of the Wheatlands of Argentina and Canada, 1890-1914*. In: *Comparative Studies in Society and History* 34, 2, s. 291-298.

⁵³ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 63 a 68. *Estadística del comercio y de la navegación de la República Argentina correspondiente al año 1888*. s. 281-284.

Rozšíření železnice do pamp znamenalo zjednodušení dopravy, a tím jak nárůst exportu a importu zemědělských produktů, tak i imigrační vlnu, jejíž část se v úrodných pampách usadila. Export narostl z 58,4 milionů pesos de oro v roce 1880 na 154,6 milionů v roce 1900 a import ze 45,5 milionu na 113,5 milionu pesos de oro.⁵⁴ Taktéž imigrační vlna stoupla ze 41 651 imigranta na 84 851. V případě imigrace nebyla situace v tomto období tak stálá. Imigranti reagovali na situaci v zemi, takže zde můžeme zaznamenat významně zmenšenou imigranční vlnu v letech 1891–1893, kdy byla země zasažena Baringovou krizí a naopak naprosto ojedinělou imigraci v roce 1889, kdy velkorysá politika Juaréze Celmana přilákala do Argentiny 260 909 imigrantů.⁵⁵ Průměrné procento imigrantů, kteří se stěhovali do pamp bylo odhadováno zhruba na 45 %. Jejich vliv na trh práce byl díky struktuře imigrační vlny silnější, než vliv na celou argentinskou populaci.⁵⁶

Poměr imigrantů žijících ve městě a na venkově v letech 1869–1914



Graf 2: Vysvětlivky: osa X: rok, osa Y: procentuální zastoupení. Zdroj: ed. Bethel, Leslie; *The Cambridge History of Latin America vol. 5. s. 337.*

⁵⁴ ed. Bethel, Leslie; *The Cambridge History of Latin America vol. 5. s. 345.*

⁵⁵ Memoria de la Dirección General de Inmigración correspondiente al año 1913. s. 50. V počtu imigrantů se údaj rozchází s údajem Leslieho Bethela, který uvádí, že v roce 1900 přicestovalo 105 902 imigrantů.

⁵⁶ ed. Bethel, Leslie; *The Cambridge History of Latin America vol. 5. s. 335-337.*

Druhá fáze zemědělské expanze byla datována do první dekády 20. století zejména po roce 1905, a byla spojena s růstem dobytkařství, produkcí vojtěšky a dalších plodin. Pronájem půdy byl v tomto období ještě rozšířenější. Přes krizi v roce 1890 profity zemědělců rostly, ale ceny ještě více. Protože zemědělci vydělávali s velkým odstupem, bylo jasné, že vzhledem k rostoucí ceně pozemků (pronajímatelé samozřejmě nebrali ohled na finanční odstup spojený s prací zemědělců, ale reagovali na tu, či onu sklizeň), bylo vlastnictví půdy přes rostoucí výdělky pro zemědělce paradoxně ještě více obtížné, než v předchozím období. Během 90. let bylo nejrozšířenější formou platby nájmu odvedení části úrody, zatímco ve 20. století se rozšířila platba v hotovosti. Vlastník se tedy snažil hledat optimální řešení platby nájmu. V 90. letech rostla cena obilí, takže mohl vydělat, avšak ve 20. století pro něj bylo výhodnější získávat fixní rentu vzhledem k ceně půdy, jež pravidelně stoupala. Díky rychlé kultivaci dosud neobdělávaných pásů země se i její cena pohybovala směrem nahoru. Tato skutečnost spolu se stále proudícími imigranty pak vedla k růstu cen pozemků.⁵⁷

Vývoz masa byl pro Argentinu důležitý z několika důvodů. Stal se katalyzátorem ekonomického růstu zejména díky jeho provázanosti se zahraničním trhem. Export masa financovaly z velké části zahraniční zájmové skupiny, z nichž záhy získala dominantní pozici Velká Británie. Britský trh i díky přesunu velké části obyvatelstva do měst, významně zvýšil poptávku po mase. Vezmeme-li v úvahu také agrární krizi, která Velkou Británii postihla v poslední čtvrtině 19. století, nebyl tento trend překvapivý.⁵⁸ Po dlouhou dobu byl v oblasti vývozu masa hlavním argentinským problémem jeho transport. Doprava přes oceán byla poměrně nákladná a pravděpodobnost jeho zkažení obrovská. Proto došlo k

⁵⁷ Cortés Conde, Roberto; *The First Stages of Modernization in Spanish America*. s. 130-132.

⁵⁸ Více o agrární krizi ve V. Británii viz. Fletcher, Thomas; *The Great Depression of English Agriculture 1873-1896*. In: *The Economic History Review* 13, 3, s. 417-432 nebo Perry, P.; *Where was the „Great Agricultural Depression“? A Geography of Agricultural Bankruptcy in Late Victorian England and Wales*. In: *Agricultural History Review* 20, s. 30-45.

výraznějšímu růstu exportu až po vynalezení chladicího zařízení.⁵⁹ Společnosti, které se jako první angažovaly v oblasti chlazení a balení masa na export, byly britské River Plate Fresh Meat Company a The Las Palmas Produce Company. River Plate Fresh Meat byla založena již v roce 1882 Georgem Drabbem, vyvážející převážně skopové a jehněčí, zatímco Las Palmas vstoupila s britským kapitálem na argentinský trh v roce 1886. Založil ji Hugh Nelson, který byl napojen na obchodníky s masem v Liverpoolu, Dublinu, Manchesteru a Londýně.⁶⁰ George Drabble nebyl jen obchodník a bankéř. Během svého pobytu v Argentině se vypracoval na jednoho z vlivných britských občanů a stál například u prodeje státních Ferrocarriles Oeste coby předseda představenstva společnosti Buenos Ayres Western Railway, pod kterou Oeste v roce 1890 přešlo.⁶¹ Tento příklad je potvrzením vysoké provázanosti zemědělského sektoru, dopravy a zahraničních investičních skupin. Na počátku dvacátého století na tyto dvě společnosti navázaly Smithfield & Argentine Meat Company nebo La Plata Cold Storage Company. Až do roku 1905 byly britské společnosti téměř výhradními zprostředkovateli obchodu s mraženým masem. Argentinské společnosti se spíše orientovaly na domácí trh, takže jednou z mála společností, která mohla Britům v exportu konkurovat byla svého času americká La Plata Cold Storage.⁶²

⁵⁹ Umělé chladicí zařízení poprvé zkonstruoval Charles Tellier, který jej založil na bázi stlačeného amoniaku. V roce 1876 dorazila z Rouenu do Buenos Aires chladicí loď Le Frigorifique převážející chlazené maso ve stále požitelném stavu. Již o rok později byla vypravena z Argentiny první loď s prvotřídním chlazeným masem. Smith, Peter; *Politics and Beef in Argentina*. s. 33.

⁶⁰ Blinn Reber, Vera; *British Mercantile Houses in Buenos Aires 1810-1880*. s. 130.

⁶¹ Scalabrini Ortiz, Raúl; *Historia de los ferrocarriles argentinos*. s. 72-73.

⁶² Smith, Peter; *Politics and Beef in Argentina*. s. 33-34.

<i>Rok</i>	<i>Argentina</i>	<i>USA</i>	<i>Austrálie</i>
1901	44904	159482	41126
1903	85520	115525	27737
1905	152857	107223	19695
1907	138222	127701	23560
1909	210657	55746	18457
1910	253708	34336	0

Tabulka 6: Vývoj vývozu mraženého a chlazeného masa vybraných zemí. Údaje uvedeny v tunách. Zdroj: Anuario oficial de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. s. CCLXXIII.

Signifikantní nárůst exportu masa mezi roky 1901 až 1910 ostře kontrastuje s vývojem v dalších zemích, kde měl export masa svoji nezastupitelnou úlohu. Argentina, která se ještě v roce 1901 pohybovala na úrovni Austrálie během několika let zvýšila objem exportovaného masa pětapůlkrát. Spojené státy americké, jejichž objem vývozu měl od počátku 20. století sestupnou tendenci předčila již v roce 1905.

Struktura argentinského vývozu zboží do zahraničí mezi roky 1893-1914 zaznamenala postupný procentuální nárůst podílu vývozu chlazeného a mraženého masa na úkor živého dobytka. Přestože podíl mraženého a chlazeného hovězího stoupl ze zanedbatelných 0,1 % z vývozu v roce 1893 na 8,2 % mezi roky 1910–1914, stále tento údaj před první světovou válkou výrazně poměrově zaostával za vyvezeným obilím a nacházel se přibližně na úrovni exportované vlny nebo kůží. Pokud k vyvezenému hovězímu připočteme i jehněčí a sušené hovězí, jejich poměr z celkového vývozu před první světovou válkou činil necelých deset procent. Množství sušeného masa samozřejmě klesalo, zatímco v roce 1893 činil jeho podíl na exportu 4,3 % před první světovou válkou to byly pouze 0,3 %. Taktéž komodity, které ještě v roce 1870 tvořily základní část veškerého exportu, ať to byla vlna, kůže, lůj nebo sušené maso, tvořily v mezi roky 1910-1914 jednu čtvrtinu z celkového argentinského exportu.⁶³ Nejdůležitější exportované komodity v roce 1912 bylo obilí v hodnotě 72 202 260 pesos de oro, kukuřice za 60 260 804 pesos de oro, surová vlna za 58 847 699, len za 44 604 394 a mražené hovězí za 24 526 682 pesos de oro. Naopak

⁶³ Díaz Alejandro, Carlos; Essays on the Economic History of the Argentine Republic. s. 18-19.

nejdůležitější importované zboží bylo uhlí v ceně 23 284 489 pesos de oro, bavlněné tkaniny za 14 181 306 a kolejnice za 11 012 249 pesos de oro. Pro zajímavost byla v témže roce dovezena do Argentiny piána a pianina v hodnotě 1 milionu pesos de oro. Argentina se díky své ekonomické aktivitě dostala na druhou pozici v pořadí trhů na americkém kontinentu za USA a na jedenácté místo na celém světě.⁶⁴ Umístění se za evropskými zeměmi, Indií a USA mohla Argentina právem považovat za úspěch. Až za ní se objevily ekonomiky Španělska, Austrálie, Kanady nebo ostatních jihoamerických států v čele s Brazílií.

<i>Stát</i>	<i>Celkový obchodní obrat v milionech pesos de oro</i>
V. Británie	6112,5
USA	3422,5
Německo	3022,5
Francie	2392,8
Nizozemí	2348,7
Indie	1771,5
Belgie	1127,6
Itálie	1058,5
Rusko	1012,8
R-U	1107
Argentina	724,4

Tabulka 7: Země s největším obchodním obratem pro rok 1911. Zdroj: Anuario oficial de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. s. CCCVI.

Dominantní roli mělo v oblasti exportu masa samozřejmě hovězí. Ještě v poslední čtvrtině 19. století jej v rozsahu převyšoval chov ovcí. Jejich počet v polovině 19. století byl vyšší než počet obyvatel, v 80. a 90. letech měla Argentina více ovčích stád než kterákoliv jiná země na světě.⁶⁵ Postupně však chov ovcí musel své místo v pampách uvolnit skotu. Britská chovná plemena, která nahradila na maso ne tak kvalitní kreolské plemeno

⁶⁴ Anuario oficial de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. s. CCCII.

⁶⁵ Rock, David; Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Afonsín. s. 184.

vytlačila ovčí stáda na jih do Patagonie. Farmáři se následně plně soustředili na chov dobytka.⁶⁶

Argentinští estancieros se dělili do dvou specializovaných skupin. První skupina chovatelů se starala o šlechtěný dobytek v době od jeho narození do věku osmi až deseti měsíců, kdy byl odstaven od mateřského mléka a druhé skupiny, která dobytek vykrmovala až do věku dvou až tří let, kdy byl připraven na porážku. Rozdělení úloh při chovu dobytka bylo způsobeno mimo jiné přírodními podmínkami, protože převážně západní část pampy a část provincie Buenos Aires vyhovovala pro svou suchou půdu pěstování vojtěšky, jež se rančeři užívali na výkrm dobytka. Ostatní zóny, ve kterých se choval dobytek, se specializovaly na vlastní rozmnožování stád. Nejdůležitější role připadla samotným zpracovatelům masa, kteří dobytek odkoupili, zabili a prodali. Jejich úloha ale zdaleka nebyla nejjednodušší. Zpracovatelé masa museli nejprve vynaložit kapitál na stavbu továrny, která maso zpracovávala a nasadit ceny masa výhodné jak pro ně, tak pro kupující. Vzhledem k velké konkurenci v této průmyslové oblasti se zpracovatel jen stěží uživil jako maloobchodník. Dále musel počítat s rozmarnou přírodou, když počasí zabránilo lepší úrodě vojtěšky a dobytek neměl dostatečnou váhu. Rizikovým se ukazoval být i vlastní transport masa, zejména chlazené maso vydrželo čerstvé jen 40 dní, pokud do té doby nebylo prodáno muselo se nechat zmrazit, čímž vykazovala továrna další ztráty. Lodě s masem mířící do Velké Británie navíc pluly zhruba měsíc, protože zastavovaly v Brazílii, díky čemuž měl obchodník v Británii jen týden na to, aby maso distribuoval a prodal. Zároveň musely společnosti počítat se silnou konkurencí, již v Británii tvořili obchodníci z Kanady, Austrálie, Nového Zélandu nebo Jižní Afriky.⁶⁷

Britové v Argentině hojně investovali do nemovitého majetku, zvláště pak v zemědělských oblastech, kde skupovali ornou půdu a velké ranče na chov dobytka. Maximální držby půdy dosáhli mezi roky 1910–1920, kdy disponovali 9 miliony akry půdy. Kapitál investovaný Brity do nemovitostí

⁶⁶ Chalupa, Jiří; Dějiny Argentiny, Uruguaye a Chile. s. 168.

⁶⁷ Smith, Peter; Politics and Beef in Argentina. s. 35-42.

dosahoval v roce 1913 třinácti milionů liber, tedy čtyřikrát více než na počátku 90. let 19. století. Tento majetek navíc svým majitelům slušně vynášel. V roce 1913 sedmnáct a půl milionu liber.⁶⁸

Kromě obilí a masa produkovala Argentina ve větším množství také další produkty, jako kůži, vlnu, len, cukr nebo víno. Částečně z domácí produkce, částečně pak z dovozu se rozšiřoval textilní průmysl. Oblastí pěstování vína byla provincie Mendoza. Její stejnojmenné hlavní město, založené v druhé polovině 16. století, jako základna španělské conquisty, začalo růst a prosperovat od 80. let 19. století, ačkoliv v jeho předchozí historii nic nenasvědčovalo tomu, že by toto město mohlo ve dvacátém století projít tak výraznou modernizací. Byla zde suchá půda, místo bylo odlehlé a obyvatelstvo opakovaně postihovala zemětřesení a záplavy.⁶⁹

Díky vůdčímu postavení Mendozy v oblasti se rychle měnila její tvář a během několika let se město stalo reprezentativním sídlem. Modernizace Mendozy se bohužel dlouho nepřenesla do San Luis, San Juan a dalších oblastí v blízkosti vzkvétajícího města. Přesto byla Mendoza závislá na vnějších trzích a na přílivu kapitálu a imigrantů. I trvalé problémy s vodou musely být řešeny za finanční podpory národního parlamentu.⁷⁰

Situace se radikálně změnila v roce 1885, kdy byla Mendoza propojena železniční tratí s Buenos Aires. Britská společnost Buenos Ayres & Pacific, která vedla tuto trať přes San Luis dále do San Juan, podnítila spolu s další společností v britském vlastnictví Central Argentine zakládání nových vinohradů. Jejich rozloha vzrostla z 3726 hektarů v roce 1878 na 123 970,5 hektaru v roce 1909.⁷¹ Dalším faktorem, který ovlivnil produkci vína v Argentině byli přistěhovalci, především početná italská komunita, která nejen zvýšila poptávku po vínu, ale přinesla do Argentiny potřebné znalosti o pěstování vinné révy, údržbě vinohradů a vinařských technologiích. Navíc na konci 80. let 19. století proběhla v Mendoze

⁶⁸ Rippy, Fred; *British Investments in Latin America, 1822-1949*. s. 161.

⁶⁹ Scobie, James; *Secondary Cities of Argentina*. s. 103-104.

⁷⁰ Tamtéž. s. 124.

⁷¹ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 52 a Platt, Desmond; *Latin America and British Trade 1806-1914*. s. 68.

výstavba zavlažovacího systému, která zvýšila produkci mešního, stolního i jakostního vína odrůdy Malbec.⁷²

Od počátku 20. století produkovaly Argentina a Chile ročně zhruba tři miliony hektolitrů vína, což je řadilo mezi nejdůležitější producenty na kontinentu. V roce 1907 bylo v Argentině vyrobeno téměř 3,2 milionu hektolitrů vína, což bylo 39,5 % z produkce vína na kontinentu a v Chile 2,7 milionu hektolitrů. V Argentině také díky počtu konzumentů vína fungoval domácí trh. V 80. letech činila průměrná roční konzumace vína 60 litrů na obyvatele. Množství konzumovaného vína ale do konce století pokleslo na 40 litrů na hlavu.⁷³ Před první světovou válkou bylo vyprodukováno ze 760 218 tun vinné révy přes 50 milionů hektolitrů vína, jehož orientační cena byla 85,3 milionu pesos m/n. V roce 1912 fungovalo v Argentině 3409 továren specializujících se na výrobu vína, které zaměstnávaly 45 776 zaměstnanců. Tento údaj byl pohyblivý, protože některé továrny, které vlastnily vinohrady a víno neskupovaly od soukromých vlastníků, najímaly v období zrání vinné révy pomocnou sílu na jeho sběr.⁷⁴ Víno se samozřejmě pěstovalo i v dalších částech země, dominance Mendoza však byla zcela zřejmá. V roce 1913 produkovala Mendoza 80 % z veškeré výroby vína a sousední San Juan 15 %. V provincii Entre Ríos, kde bylo vyrobeno třetí největší množství vína, tvořil poměr pouhých 1,6 % z produkce země. Tyto skutečnosti nalákaly do oblasti Mendoza zahraniční investory, jejichž poměr vůči Argentincům byl 2,8:1.⁷⁵

Silný domácí trh ovlivnil dovoz vína. Údaje z roku 1888 potvrzují, že oblíbená byla zejména odrůda Bordeaux, které se dovezlo 34 320 hektolitrů. Naopak z Velké Británie bylo o čtyři roky dříve dopraveno pouhých 106 hektolitrů sudového vína. Velká Británie nedovážela do Argentiny větší množství alkoholu a tabáku, jednu z výjimek tvořily destiláty, z nichž byla

⁷² Beezley, William; La senda del Malbec: la cepa emblemática de Argentina. In: *Universum* 20, 2, s. 288-297.

⁷³ Lacoste, Pablo; La vid y el vino en América del Sur: el desplazamiento de los polos vitivinícolas (siglos XVI al XX). In: *Universum* 19, 2, s. 62-93.

⁷⁴ Anuario oficial de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. s. 585-586.

⁷⁵ Tornquist, Ernesto; The Economic Development of the Argentine Republic. s. 40 a 69-70.

nejoblíbenější whisky. Britové do Argentiny importovali i pivo, avšak také v tomto ohledu převažoval dovoz jiné země, tentokrát z Německa.⁷⁶

Přestože Argentina produkovala obrovské množství vína, jeho export nebyl až do první světové války vysoký. Argentinci dlouho upřednostňovali výrobu většího množství vína horší kvality na domácí spotřebu, před vývozem vína špičkové kvality. Víno tedy, coby vývozní artikl nemělo velkou hodnotu, přesto jeho rozsáhlé pěstování pozitivně ovlivnilo vývoj oblastí Mendoza a San Juan. Jejich začlenění do domácí ekonomiky, zejména s městy na pobřeží v čele s Buenos Aires se stalo základem pro pozdější mimořádný export tohoto artiklu a jeho celosvětovou proslulost.

Významnou roli měl po dlouhou dobu také export surové vlny. Ta byla historicky jednou z prvních komodit, o které se evropští odběratelé zajímali. Centrem její produkce byla provincie Buenos Aires a před rokem 1880 tvořila exportovaná vlna důležitou součást příjmů producentů i státu. Historie jejího zvýšeného exportu sahá až do roku 1840 a její produkce byla spojena zejména s Iry a se španělskými přistěhovalci, kteří emigrovali ze Španělska během krize bourbonské dynastie a karlistických válek. V počátcích produkce vlny byla chována nekvalitní plemena, jejichž tvrdá a krátká vlna mohla být využita pouze na výrobu kobereců a zvířata samotná na produkci loje. Během 60. a 70. let nahradila tato plemena vyšlechtěná plemena Rambouillet a později Lincoln, která již měla vlnu dlouhou a kvalitní, tudíž bylo možno ji využít v textilním průmyslu a na maso. To se projevilo i na průměrně získaném množství vlny z jedné ovce. Zatímco v roce 1840 získal farmář ostříháním ovce 1,2 kilogramu vlny, v roce 1890 měl o 0,6 kilogramu vlny více. V 80. a 90. letech výrazně stoupl počet ovcí, a tím i produkce vlny. Argentina měla třicetkrát více ovcí než obyvatel a disponovala největším počtem ovcí na světě. V roce 1880 bylo exportováno 92 000 tun vlny.⁷⁷ Na konci století, kdy dosáhl export svého vrcholu jí bylo vyvezeno 237 000 tun. Význam vlny, coby exportního artiklu během 20.

⁷⁶ Estadística del Comercio y de la Navegacion de la República Argentina correspondiente al año 1884 a 1888. s. 82-88 a s. 3-71.

⁷⁷ Rock, David; Argentina 1516-1987. Desde la colonizacion española hasta Alfonsín. s. 183-185.

století postupně poklesl až na 13 % z celkového argentinského exportu a na 117 000 tun v roce 1914. Přitom vlna tvořila v letech 1875–1879 téměř padesát procent z veškerého exportu a v letech 1875–1885 se procentuální zastoupení vlny pohybovalo na 42 % z celkové kompozice vyvezených surovin.⁷⁸ Přestože množství produkované a exportované vlny klesalo, jeho hodnota nikoliv. Cena surové vlny během let 1900 až 1916 stoupla dvojnásobně. Argentina také vystavěla továrny na čištění a mytí vlny, což mělo výrazné ekonomické výhody. V roce 1918 se tehdejší argentinský ministr zemědělství Alfredo Demarchi vyjádřil k založení nové továrny na mytí vlny čistě pragmaticky slovy, že „mytím vlny se může ušetřit až polovina místa při jejím exportu. Argentina dosud posíláním znečištěné vlny plné půdy ročně přišla až o 23 000 000 pesos m/n.“⁷⁹

Rozšíření chovu skotu a výrazný nárůst zemědělské produkce zmenšil počet hlav ovčích stád, a tím i produkci vlny. S rozvojem mražení masa a jeho dopravou přes oceán se chovatelé ovcí zaměřili na prodej skopového a jehněčího, jehož důležitým odběratelem byla Velká Británie, která odebírala přes 30 % z jeho produkce.⁸⁰

S produkcí vlny a masa úzce souvisely i další exportované produkty, mezi nimiž měl dlouhou dobu jedno z dominantních míst vývoz kůží a loje. V přímořských oblastech byly vhodné podmínky pro jejich produkci. Provincie Buenos Aires, Santa Fé, Entre Ríos a Corrientes měly bohatou půdu, nižší nadmořskou výšku a teplé podnebí. Řeky zajišťovaly nejen dostatek vody, ale před výstavbou železnic i možnost levného transportu.⁸¹ Již od poloviny 70. let však pokles cen kůže negativně působil na chov dobytka. Na danou situaci se dalo reagovat pouze rozšířením chovů, a tím i produkce, která by snížila náklady na jeden kus dobytka a zvýšila profit. K tomu však bylo třeba rozšířit pastviny za minimální cenu. Jako ideální se v tomto ohledu ukázalo rozšíření území, k němuž došlo během let 1879–1880,

⁷⁸ Díaz Alejandro, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 17-18 a Cortés Conde, Roberto; *The First Stages of Modernization in Spanish America*. s. 138-139.

⁷⁹ cit. Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of Argentine Republic*. s. 76.

⁸⁰ Brown, Jonathan; *A Brief History of Argentina*. s. 145-146.

⁸¹ ed. Coatsworth, John; Taylor, Alan; *Latin America and the World Economy Since 1800*. s. 207-209.

kdy byli Indiáni vytlačeni z pamp. V tomto období šla důležitá část exportu do Belgie, protože v Antverpách se nacházel největší evropský trh s vlnou a kůžemi. Avšak záhy, během 80. a 90. let rozvoj zemědělství ukončil profitabilitu chovu dobytka. Zvýšený zájem o jeho chov byl zaznamenán až na počátku 20. století, to už však nebyla žádanou surovinou kůže a lůj, ale maso, které mrazírenské společnosti distribuovaly evropským trhům.⁸²

Vlastní vývoz kůží byl velice rozmanitý. Rozlišovaly se ovčí, kozí a hovězí kůže, jejichž cena byla rozdílná s ohledem na to, zda byly již vysušené, vydělané nebo pouze nasolené.⁸³ V roce 1884 Argentina vyvezla 24 939 tun ovčí kůže. Jejím hlavním odběratelem byla Francie, do které přišly dvě třetiny z veškerého exportu. Sušenou hovězí a telecí kůži skupovaly zejména Spojené státy americké a solenou hovězí a telecí kůži Belgičané. Určitou část exportu stále tvořilo sušené a konzervované maso, jehož hlavním odbytištěm byly Antily a Brazílie. Vyvezená ovčí kůže měla hodnotu zhruba 0,22 pesos m/n za kilogram, takže Argentina jen za zboží exportované do Francie vydělala 3 643 591 pesos m/n. Zatímco ovčí a kozí kůže byla v oficiálních statistikách vážená, sušená a solená hovězí a telecí kůže byla počítána po kusech. Ve stejném roce se jednalo celkem o 1,7 milionu kusů sušené a 0,6 milionu kusů solené kůže. Její exportní cena byla zhruba 3,45 pesos m/n. Sušená hovězí a telecí kůže pak v případě vývozu do USA byla z důvodů levnějšího transportu způsobeného kratší vzdáleností mezi Argentinou a USA o 0,1 pesos m/n na kus nižší.⁸⁴ Mezi léty 1884–1888 došlo jen k minimálnímu nárůstu exportu, jenž byl způsoben již zmíněnou změnou orientace argentinské produkce na obilí.

Když v roce 1912 disponovala Argentina 37 cukrovarů, které zaměstnávaly 38 591 lidí, toto odvětví již procházelo obdobím stagnace. Růst cukrovarnictví šel ruku v ruce s rozvojem železnic, které spojily Tucumán s Buenos Aires a zlepšily tak výchozí pozici oblastí, ve které se

⁸² ed. Bethell, Leslie, *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 330-331.

⁸³ Kůže prochází během svého zpracování dlouhým procesem úpravy, více viz. *Ottův slovník naučný* 14, s. 1057-1058.

⁸⁴ *Estadística del Comercio y de la Navegación de la República Argentina correspondiente al año 1884*. s. 3-44

začala rozvíjet kromě cukrovarnictví i výroba destilátů.⁸⁵ Železniční společnost Central Argentine, která toto spojení zajistila, hrála v dalším vývoji cukrovarnického průmyslu nezastupitelnou roli, coby zprostředkovatel dopravy cukru do konzumních center na pobřeží. V roce 1876, kdy byla trať z Rosaria postavena, bylo v provincii 2400 hektarů polí s cukrovou třtinou produkující ročně 3000 tun cukru. Pěstování cukrové třtiny se okamžitě rozšířilo a v roce 1913 bylo v Argentině přes 106 000 hektarů polí s tímto produktem, která vyprodukovala 277 189 tun cukru. Přitom ještě v roce 1855 byla cukrová třtina v provincii Tucumán vysázena jen na 200 hektarech půdy. Cukrová třtina se pěstovala i v dalších částech země (například v Jujuy, Chaco nebo Santa Fé), ale podobně jako v případě pěstování vinné révy spojené s oblastí Mendoza, Tucumán produkoval před první světovou válkou 82 % argentinského cukru. Kromě cukru byla jako vedlejší produkt při jeho extrahování využita melasa ke zkrmení nebo při výrobě lihu.⁸⁶ Jedním z faktorů, který růst cukrovarnictví podpořil, bylo také využití Indiánů na práci v cukrovarech. Generál a pozdější prezident Julio Roca, který z Tucumánu pocházel, slíbil již v roce 1878 místnímu guvernérovi pomoc při hledání pracovních sil a využil k tomu části Indiánů, kteří byli zajati během dobývání pampy. Jejich nespornou výhodou byl jejich minimální plat, avšak nebývale drsné pracovní podmínky znemožnily jejich lepší začlenění do společnosti. Naopak mnoho Indiánů do roku 1886 v důsledku podvýživy a nemocí zemřelo. Přesto z hlediska rozvoje cukrovarnictví v oblasti hráli důležitou roli, která byla potvrzena rozšířením ploch s vysazenou cukrovou třtinou i vyšším počtem cukrovarů. Poptávku po pracovní síle následně zacelili imigranti, kteří do roku 1895 zdvojnásobili počet obyvatel Tucumánu.⁸⁷

Argentinský cukr byl do první světové války určen výhradně pro domácí trh a jeho export nebyl významný, takže se nestal ani objektem většího britského zájmu. Ti zaměřili svůj zájem na investice do železnic,

⁸⁵ Guy, Donna; *Argentine Sugar Politics*. s. 1.

⁸⁶ Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of Argentine Republic*. s. 54-58.

⁸⁷ Myšleno od roku 1869, kdy proběhlo sčítání obyvatelstva. Guy, Donna; *Argentine Sugar Politics*. s. 35-36.

státních dluhopisů a později do balení masa. Britští bankéři a podnikatelé také jen výjimečně investovali do sfér, které přímo nesouvisely s exportem a importem. Místo Britů investovali do domácího trhu skupiny zahraničních investorů z Francie, Německa, Belgie nebo domácí investoři.⁸⁸ Cukrovarnictví bylo během 90. let negativně ovlivněno hospodářskou krizí, která zapříčinila rapidní zvýšení daní z produkce cukru a alkoholu, a tím i jejich cenu. Přesto Argentina díky domácí produkci minimalizovala do roku 1898 import cukru ze zahraničí a naopak po roce 1896 podnítila vývoz jeho části do Velké Británie. Mezi léty 1896–1900 se jednalo o 12 000 – 20 000 tun exportovaného cukru ročně.⁸⁹ Po roce 1904 však export cukru opět razantně klesl a naopak se zvýšil import. Tento trend trval až do roku 1914.

Z předvedeného shrnutí nejdůležitějších argentinských artiklů je viditelná snaha zahraničních investorů o získání výhodné pozice na argentinském trhu. Z hlediska důležitosti a objemu po roce 1880 jasně dominovala Velká Británie, která během dalšího období Argentinu ekonomicky významně ovlivňovala. Přesto zde existovalo velké množství problémů, kterým museli britští obchodníci čelit. Vystavovali se zejména dvěma velkým rizikům. Konkurenci dalších exportérů a možnosti selhání argentinské ekonomiky absorbovat rostoucí podíl světových zásob manufakturovaného zboží. Od zmíněných 80. let ale argentinská vláda modernizací a novými technologiemi v produkci tato rizika zmírnila a chránila tak svou produkci. V roce 1880 měla Argentina v britských investicích více než 20 milionů liber, 2500 kilometrů železničních tratí a 94 % svého exportu v oblasti chovu dobytka. V roce 1908 poklesl podíl exportu produktů z chovu dobytka na 30 %, zatímco zájem o zemědělské produkty stoupl na 63 % z celkového exportu a země měla v provozu 23 500 kilometrů tratí. O dva roky později dosahovaly britské investice 290,6 milionů liber a v roce 1913 již 357,7 milionů liber.⁹⁰

⁸⁸ Do této skupiny patřili Otto Bemberg ovládající místní produkci alkoholu, baron Frederic Portalis, který kromě cukrovarnictví vlastnil i továrnu na výrobu tabáku nebo Ernesto Tornquist, úspěšný podnikatel v oblasti cukrovarnictví a autor publikace *The Economic Development of Argentine Republic*, která seznamuje čtenáře s ekonomickým vývojem Argentiny v letech 1868-1918.

⁸⁹ Guy, Donna; *Argentine Sugar Politics*. s. 108.

⁹⁰ Blinn Reber, Vera; *British Mercantile House in Buenos Aires*. s. 33.

Tok britských investic byl v druhé polovině 80. let 19. století rozložen v souladu s předchozím vzorem, kdy britští investoři vkládali kapitál do akcií železnic a tramvajové dopravy, veřejných služeb a vládní dluhopisů, zatímco další ekonomické zájmy měly pouze okrajový charakter. Významné financování exportu mraženého a chlazeného masa je spojeno až s obdobím po roce 1900. V letech 1881–1885 a 1910–1914 stoupl argentinský export šestkrát, zatímco dovoz pětkrát a zahraniční dluh osmkrát. Vývoz na obyvatele se zvýšil dvaapůlkrát, dovozu na hlavu 1,8 krát. Expandující železniční systém umožnil rozšíření domácího trhu, jež zastupovalo například víno, tabák, cukr a další výrobky. Do velkých měst byl zaveden telefon, telegraf, tramvajová doprava, elektřina, pitná voda, v Buenos Aires byla v roce 1914 dokonce otevřena první linka metra.⁹¹

⁹¹ Ford, Alec; Capital Exports and the Growth of Argentina. In: *The Economic Journal* 68, s. 589-590.

Centra argentinského obchodu

Hlavním centrem argentinského obchodu bylo bezpochyby Buenos Aires. Město již od svých počátků plnilo nejen důležitou strategickou, ale i obchodní funkci. Situováním města do ústí řek Uruguay a Paraná bylo možné snadno komunikovat s vnitrozemím námořní cestou a okolní pampy byly vhodné pro chov dobytka i zemědělství. Proto je velice zajímavé, že na rozdíl od jiných měst Latinské Ameriky, které se postupně přetvořily v centra států, či provincií, jako například Mexico City, Bogota, Quito nebo Lima, bylo Buenos Aires v době svého založení bez trvalého domorodého osídlení.⁹² To však neznamená, že by v oblasti žádní Indiáni nebyli, naopak kvůli sporům s domorodým obyvatelstvem první pokusy o vytvoření základny v této oblasti selhaly. Postupně však Buenos Aires nabývalo na významu, což potvrzovalo i jeho povýšení na hlavní město místokrálovství Río de la Plata v roce 1776.

Během 19. století zůstávala jeho dominantní pozice nedotčena a po roce 1852 se dokonce na čas přeměnila provincie Buenos Aires na samostatný stát. Ústavu z roku 1853 provincie přijala až se sedmiletým zpožděním a k jejímu úplnému začlenění došlo až v roce 1880, kdy došlo k federalizaci města. Buenos Aires sice neztratilo provinční authority, napříště však město spadalo pod přímou kontrolu státu. Ten převzal také zahraniční dluhy města. Buenosaireská provincie však dále spravovala železnice a telegraf v oblasti a také Banco de la Provincia, Hipotecario a Monte de Piedad, což byly nejdůležitější banky v provincii. Podrobnosti týkající se federalizace města byly shrnuty v zákoně číslo 1029 o federalizaci Buenos Aires.⁹³ Na obchod v Buenos Aires měly před rokem 1880 negativní dopad také občasná civilní nepokoje, Paraguayská válka nebo epidemie cholery a žluté zimnice, která v letech 1868–1869 v roce 1871 zcela ochromila město.

⁹² Gutman, Margarita; Hardoy, Jorge Enrique; Buenos Aires. s. 24.

⁹³ V plném znění viz.

http://es.wikisource.org/wiki/Ley_de_Federalizaci%C3%B3n_de_Buenos_Aires_N%C2%B0_1.029

Parlament v roce 1868 dokonce přikázal honákům přestat shánět dobytek, jehož cena klesala, stejně jako se propadala argentinská měna. Ještě horší byla žlutá zimnice z roku 1871, která zabila podle odhadů 21 000 – 40 000 lidí tj. 12–23 % obyvatelstva Buenos Aires. Obchod byl na dva měsíce zcela zmražen, včetně úřadu vlády a bank. Buenos Aires přišlo asi o 10,5 milionu pesos.⁹⁴ Kapitoulou sama pro sebe pak byla Baringova krize z let 1889–1891, kterou vyvrcholilo období spekulace s půdou a štědré politiky Juareze Celmana.

Tyto negativní aspekty sice znepříjemňovaly Buenos Aires jeho rozvoj, neohrožovaly však jeho dominantní postavení mezi argentinskými městy. Ačkoliv po roce 1900 částečně ztratil v oblasti vývozu obilovin svou pozici výhradního exportéra na úkor Rosaria a Bahía Blanca, export masa a monopol na import zboží ze zahraničí tyto ztráty bez problémů nahradily. Ve dvacátém století se Buenos Aires rozvíjelo i coby centrum bankovníctví a financí. Neoddiskutovatelná byla i jeho pozice železničního uzlu země, jež byla tvořena typickou prstencovitou výstavbou, která měla své centrum právě v Buenos Aires. Skrze tuto propracovanou železniční síť proudilo zboží směřované do Brazílie i Evropy a zde byl redistribuován zahraniční import. Město se razantně změnilo nejen co do počtu obyvatel, ale i svou rozlohou. Z rozlohy 4 km² v roce 1880 se město rozrostlo na 120 km² v roce 1910 a počet jeho obyvatelstva stoupl na 1,3 milionu. Před první světovou válkou pak žilo v provincii 3,6 milionu obyvatel. Modernizace se projevila na rozšíření tramvajových linek, výstavbě metra, moderní kanalizace, zavedení pitné vody, plynu a elektřiny a hlavní třídy byly vydlážděny švédskou žulou. Zlepšila se i úroveň vzdělání, v roce 1914 navštěvovaly tři čtvrtiny dětí z Buenos Aires základní školy. Světové velmoci mnohdy dávaly mezi Argentinu a Buenos Aires rovnítko.⁹⁵

Tramvajová doprava byla v Buenos Aires zavedena v roce 1870, když o rok dříve získal Mariano Billinghurst, syn Anglo-argentinského obchodníka, spolu s dalšími dvěma společníky koncese na zavedení tramvaj

⁹⁴ Blinn Reber, Vera; *British Mercantile Houses in Buenos Aires*. s. 19.

⁹⁵ ed. Bethel, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 409-410.

do města a o rok později byly zprovozněny její první linky. Nejprve zde převažoval domácí investovaný kapitál, avšak již v roce 1875 zájem britských investorů vzrostl. Tři ředitelství společností provozujících tramvajovou dopravu sídlily v Buenos Aires a tři v Londýně. Před rokem 1880 pak britský investovaný kapitál do tramvajové dopravy v Buenos Aires činil zhruba 1 milion pesos s ročním výnosem 4 %.⁹⁶ V roce 1888 se již síť tramvajových linek rozrostla na 176 kilometrů a přepravila více než 36 milionů pasažérů. Na konci století došlo k elektrifikaci tramvají a dalším rozšířením, která z tramvajové dopravy udělala pro obyvatele Buenos Aires součást běžného života. Z centra města došlo k rozšíření do okrajových čtvrtí Flores, Boca, Floresta a Belgrano, o jejichž provoz se po fúzi v letech 1908–1909 staralo pět největších společností. Belgická Compagnie General des Tramways de la Cité de Buenos Ayres, britské Anglo–Argentine a Tranvías del Puerto a argentinské Compañía Lacroze de Buenos Aires⁹⁷ a Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud.⁹⁸ Společnost Anglo–Argentine disponovala již v roce 1899 kapitálem v hodnotě 7,6 milionů pesos m/n a v době zmiňované fúze koupila další důležitou britskou společnost Buenos Ayres & Belgrano Electric Tramways. Navíc v roce 1914 vybudovala první linku metra, která vedla mezi Plaza de Mayo a Primera Junta.

Elektrina a telefon byly do Buenos Aires zavedeny během 80. a 90. let, zato telegraf a plyn zde fungoval již daleko dříve. Největší z nich Primitiva Gas Company de Buenos Aires zahájila svůj provoz již v roce 1853 a měla dlouhodobě ve svém direktoriu britského člena. Před první světovou válkou převzala původní společnost britská korporace, která kontrolovala další buenosaireské společnosti.⁹⁹

Množství základního kapitálu v Buenos Aires i celé provincii bylo k roku 1913 oproti zbytku Argentiny enormní. Při zahrnutí potravinářského, textilního, stavebního, chemického a dalšího průmyslu disponovalo pouze město Buenos Aires kapitálem v hodnotě 547 652 248 pesos m/n a spolu se

⁹⁶ Blinn Reber, Vera; *British Mercantile Houses in Buenos Aires*. s. 127 a 134.

⁹⁷ Tato společnost byla sice pod kontrolou města Buenos Aires, část jejího kapitálu však drželi britští investoři. Viz. Rippey, Fred; *British Investments in Latin America*. s. 244.

⁹⁸ Gutman, Margarita; Hardoy, Jorge Enrique; *Buenos Aires*. s. 108-109 a 177-178.

⁹⁹ Rippey, Fred; *British Investments in Latin America*. s. 241-243.

zbytkem provincie jednu miliardu pesos, což vzhledem k celonárodnímu kapitálu v průmyslu činilo 57 % z celkové hodnoty. Poměr Argentinců vůči cizincům pak potvrzoval etnické složení města a inkorporaci zahraničního kapitálu do argentinského průmyslu. Cizinci vlastnili v Buenos Aires 76,6 % průmyslových závodů a v provincii 71,5 %. Navíc zhruba 3,7 % vlastníků bylo ve statistikách vedeno, jako Argentinsko–zahraniční partneři.¹⁰⁰

Z hlediska obchodu byla důležitost Buenos Aires měřitelná i vytížeností jeho přístavu. Po nástupu Julia Roci do prezidentského úřadu v roce 1880 se začala vláda intenzivně zabývat rozšířením přístavu Buenos Aires o doky, překladiště a také jeho prohloubením, které by zjednodušilo kotvení velkých lodí. Ty musely zůstat až 16 kilometrů od břehu, kde byla dostatečná hloubka. Problémy s přístavy nevyhovujícím evropským standartům byla na celém kontinentu. Podobnými obtížemi si musely projít i velké nákladní lodě kotvící v Montevideu, Valparaisu, Vera Cruzu, Rio de Janeiru nebo Santosu, tedy v nejdůležitějších jihoamerických přístavech.¹⁰¹

Při modernizaci přístavu v Buenos Aires rozdělily ekonomické zájmy argentinské obchodníky na dva základní tábory. První, Luis Huergo navrhoval vystavět hlavní přístav na jihu města v Riachuelo a zprvu měl velkou podporu vlády. Záhy však přišel druhý návrh, jehož autor Eduardo Madero chtěl přístav vystavět blíže centru města, přesněji poblíž Plaza de Mayo a zajistit sem prodloužení železnice. Madero získal do svých služeb britského inženýra Johna Hawkshawa, podporu mocného bankovního domu Baring Brothers i prezidenta Julia Roci. Jeho návrh byl tedy vládou v roce 1882 schválen a k vlastní přestavbě došlo mezi lety 1887–1897. Tato výstavba se ukázala jako velice nákladná a díky finanční krizi, která Argentinu zasáhla v roce 1889, a která se přímo týkala hlavního zahraničního investora, banky Baring Brothers, jako velice komplikovaná. Po dokončení prací získal přístav jméno Eduarda Madera, avšak ani projekt Luise Huerga neskončil v odpadkovém koši. Jeho návrh se stal podkladem pro přístav Puerto Nuevo, který byl ve výstavbě od roku 1911 do roku 1922,

¹⁰⁰ Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 39-40.

¹⁰¹ Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 69.

kdy byl postupně otevírán. Nacházel se ve vzdálenosti pěti doků od Puerto Madero.¹⁰²

V roce 1884 v rámci mezinárodní plavby Buenos Aires zaznamenalo více než 5000 příplutých a 2700 odplutých plachetnic a parníků, které byly z hlediska exportu z 54 % naložené a z hlediska importu dokonce z 96 %. Britský vliv potvrzoval počet lodí pod britskou vlajkou, které do Argentiny v roce 1884 dorazily. Celkem v tomto roce připlulo 350 plachetnic z toho 345 naložených a 1351 parníků, (861 naložených) a vyplulo 342 plachetnic (62 naložených) a 1295 parníků (681 naložených), což znamená 1699 příplutých lodí o tonáži 932 718 tun a 1639 odplutých lodí o tonáži 924 183 tun. Přimo ze Spojeného království pak mířilo 721 lodí o tonáži 596 148 tun a do Velké Británie odplulo 400 lodí o tonáži 399 606 tun. Tyto údaje činily z Velké Británie nejdůležitějšího evropského obchodního partnera. Dalším důležitým státem pro argentinský obchod byla z hlediska exportu Francie. Největší množství parníků a plachtových lodí však plulo do sousední Uruguaye, přesněji 1319 plachetnic (451 naložených) a 3353 parníků (1367 naložených), z Uruguaye do Argentiny pak vyplulo 3551 plachetnic (3051 naložených) a 2502 parníků (1988 naložených). Jejich celková tonáž dosahovala 2,2 milionů tun.¹⁰³

Během dvaceti šesti let se Puerto Madero v Buenos Aires stalo, co do obchodu osmým největším přístavem světa. V roce 1910 činil obrat přístavu 427 278 578 pesos de oro. Buenosaireský přístav nedosahoval velikosti obratu New Yorku, Londýna, Liverpoolu nebo Hamburku, avšak předčil Amsterdam, Bordeaux a další velké světové přístavy. Pro vykreslení se před Buenos Aires umístily ještě Antverpy, Marseille a Le Havre. Dvojice největších obchodních přístavů, New York a Londýn pak dosahovaly oproti Buenos Aires téměř čtyřnásobného obratu, přesněji 1,59 respektive 1,57 miliardy pesos de oro.¹⁰⁴

¹⁰² Gutman, Margarita; Hardoy, Jorge Enrique; Buenos Aires. s. 97-98 a 186.

¹⁰³ Estadística del Comercio y de la navegación de la República Argentina correspondiente al año 1884. s. 271-285.

¹⁰⁴ Anuario oficial de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. s. CCLXXV.

Před první světovou válkou představoval přístav také jednoho z největších zaměstnavatelů ve městě. Nacházelo se zde nesčetné množství přístavních dělníků, nosičů, baličů a zároveň i plně kvalifikovaní zaměstnanci obsluhující remorkéry, zajišťující osvětlení přístavních doků a mnozí další včetně úklidové služby. Statistiky uvádějí, že přístav Buenos Aires vytvářel spolu se zaměstnanci drah a tramvají v provincii pracovní příležitost pro 70 000 osob.¹⁰⁵

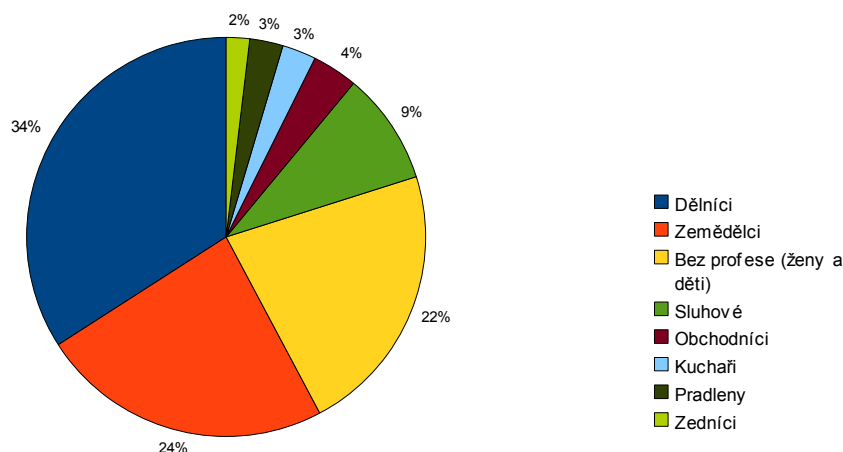
Již bylo uvedeno, že významnou část pracujícího obyvatelstva tvořili přistěhovalci. Buenos Aires v tomto případě nebylo výjimkou. Census z roku 1914 odhadoval, že přistěhovalci tvořili 68,6 % z obyvatel zaměstnaných v průmyslu a manuálních prací. Téměř 80 % mezi dělníky a ve službách a 56 % ze všech obchodníků. Tři z pěti zedníků, tesařů, krejčích nebo obchodníků také nepocházeli z Argentiny. Naopak Argentinci tvořili hlavní část zaměstnanců státní správy a také studentů. Z toho vyplývá, že imigranti byli zaměstnáni zejména v průmyslu a obchodu, coby vlastníci, zaměstnanci nebo dělníci a starousedlíci naopak zastávali funkce v administrativě, soudnictví nebo armádě. Určitá část převážně ženské populace pak byla nezaměstnaná.¹⁰⁶ Jednou z mála možností získání práce pro ženy a nezletilé byla práce v textilním průmyslu. V Buenos Aires bylo v roce 1911 zaznamenáno přes 52 000 osob zaměstnaných v textilním průmyslu, který nevyžadoval vyšší kvalifikovanost. Drtivou část tvořily právě ženy, které se uplatňovaly, jako švadleny, tkadleny a prادلeny. Jednou z mála specializací, ve které tvořily menšinu byli krejčí. Zaměstnanci také nebyli rozděleni rovnoměrně mezi jednotlivé továrny. Existovalo zde zhruba deset velkých fabrik, které zaměstnávaly 86 % z oněch 52 000 osob. Více než dvě třetiny zaměstnanců také pracovaly doma a ne v továrnách. Tento postup byl typický v malých i velkých továrnách, které tak částečně předcházely možnosti sociální organizace pracovníků. Přesto však s postupem času vznikl tlak na zaměstnavatele, aby zvedli ženám mzdy.

¹⁰⁵ Rock, David; *Politics in Argentina 1890-1930*. s. 68.

¹⁰⁶ Gutman, Margarita; *Hardoy, Jorge Enrique; Buenos Aires*. s. 123-124.

Mzdy za práci doma byly totiž nižší, než za práci v továrně. Přibližně šestinu zaměstnanců tvořily dívky mladší šestnácti let.¹⁰⁷

Nejčastěji nahlášená zaměstnání imigrantů do Argentiny v roce 1913



Graf 3: Zdroj: Memoria de la Dirección general de inmigración correspondiente al año 1913. s. 17-19.

Na grafu můžeme sledovat profese nahlášené imigračnímu úřadu v roce 1913, z nichž můžeme vystopovat sociální rozvrstvení přichozích imigrantů. Zemědělství, které bylo dominantní v poslední čtvrtině 19. století již nebylo tak atraktivní a postupně ustupovalo průmyslu, který zároveň podpořil urbanizaci a růst měst. Kapitál shromažďovaný zejména na pobřeží ovlivnil Argentinu nejen ekonomicky a v rozsahu jejího exportu, ale i sociálně, když s nárůstem počtu dělníků ve městech docházelo k jejich sdružování a k růstu radikalismu, jež vyvrcholil po roce 1916 za vlády Hipólita Yrigoyena.

Druhým nejdůležitějším argentinským městem bylo Rosario nacházející se na západním břehu řeky Paraná, 300 kilometrů severozápadně od Buenos Aires. Ačkoliv datum založení Rosaria není zcela jisté, většina

¹⁰⁷ Korzeniewicz, Roberto; Labor Unrest in Argentina 1887-1907. In: Latin American Research Review 24, s. 82-84.

badatelů jej směřuje do poloviny 18. století. Pro Rosario byla důležitá zejména jeho poloha na břehu řeky, která jej předurčovala pro obchod. Když navíc prezident Urquiza (v úřadu 1854–1860) otevřel přístav zahraničnímu obchodu, začalo se město rapidně rozrůstat. Provincie Santa Fé, ve které se Rosario nachází, navíc byla největším argentinským producentem obilí, tudíž město z toho významně profitovalo. Přestože v Argentině již zmiňovanou dominantní pozici zastávalo Buenos Aires, Rosario především ve využitosti svého přístavu s ohledem na vnitrostátní námořní dopravu hlavnímu městu konkurovalo. Jestliže do Buenos Aires v roce 1884 připluly a odpluly lodě s celkovou tonáží přesahující 1 milion tun, Rosariem prošly ve stejném roce lodě o tonáži 800 000 tun.¹⁰⁸

V provincii vzniklo největší množství zemědělských usedlostí během let 1870–1895, ve kterých argentinská vláda eliminovala restriktce a omezení spojená s držbou půdy. Držba zde fungovala na oblíbené bázi velkostatků, které pronajímaly půdu zejména evropským imigrantům. Více než polovina zemědělců tak produkovala svou úrodu na pronajatých pozemcích. Pro rozvoj Rosaria však měla významný vliv spíše výstavba železnice v oblasti. Spojení Rosaria s Córdoba, která se nacházela dále směrem na sever země v letech 1863–1870, a které vystavěla a obsluhovala britská společnost Central Argentine bylo ve své době nejdlejší v zemi, a jako první spojovalo dvě provincie.¹⁰⁹ Nebývalý rozvoj zemědělské oblasti Santa Fé a jejího největšího přístavu Rosario byl však spojen s výstavbou jiné železniční linky. Jednalo se o spojení Rosaria s Buenos Aires. Rosario sice disponovalo říčním přístavem, námořní doprava však byla časově i finančně náročnější, než doprava po železnici. Výstavba trati byla již jednou přerušena v 60. letech, kdy britští investoři odmítli vložit do výstavby trati kapitál. Na počátku 80. let se však nutnost vybudování trati ukazovala nejen jako velice důležitá, ale i atraktivní, a to navzdory tomu, že vláda neměla prostředky na podporu výstavby garancemi profitu. Práce byly zahájeny v

¹⁰⁸ Estadística del Comercio y de la navegación de la República Argentina correspondiente al año 1884. s. 287-293.

¹⁰⁹ První koncese na tuto trať byla udělena již v roce 1854, avšak až návrh Williama Wheelwrighta z roku 1862 byl o rok později schválen. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 28 a 38.

roce 1884 a o dva roky později dokončeny. Tato trasa ušetřila cestujícím nebo obchodníkům čekajícím na své zboží 10 hodin času. Před otevřením dráhy se jezdilo po vybudované železniční trati z Buenos Aires do přístavu Campaña (cca 70 km), a odtud parníkem do Rosaria.¹¹⁰ Po vybudování železniční linky z hlavního města význam vnitrostátní námořní dopravy z Rosaria klesl. Přesto pětikilometrové přístaviště a 81 kilometrový systém kolejí obsluhující doky byl spolu s velkými jeřáby schopen za hodinu přesunout 50 tun materiálu z řeky a 500 tun materiálu z vagónů na pevninu.¹¹¹

Růst Rosaria, coby kosmopolitního centra se projevoval nejen v jeho obchodních aktivitách, ale i v jeho sebevědomí. Názvy ulic, jako například Progreso, Libertad, Comercio, Aduana nebo Puerto narážely na aktivity v nich prováděné nebo apelovaly na národní cítění. Další pak připomínaly obchodní stezky, kterými spojovaly město s dalšími centry v oblasti (Santa Fé, Córdoba, San Luis, Mendoza a další). Ještě v roce 1858 mělo město asi 1700 příbytků, z nichž 1300 byly přízemní domky. O 42 let později, v roce 1900, byl zaznamenán desetinásobný nárůst, v roce 1906 již mělo Rosario 16 500 a v roce 1910 více než 22 000 domů.¹¹² Na jeden příbytek připadalo 8–9 obyvatel. Přestože okrajové části města nedisponovaly tekoucí vodou a odpadem, zejména poměr obyvatel užívajících tekoucí vodu byl vysoký. V roce 1906 mělo 92 % obyvatel Rosaria tekoucí vodu a čtvrtina kanalizaci. Pro srovnání v této době měla v hlavním městě kanalizaci zavedenou zhruba polovina obyvatel.¹¹³

Zároveň se od počátku 20. století začaly na okrajích města tvořit dělnické čtvrti a v roce 1910 již město disponovalo více než 5000 obchody a společnostmi, řemeslnými dílnami, rozvíjející se průmyslovou výrobou spojenou zejména s primárními produkty, nechybělo ani několik bank. Nacházely se zde i obrovské haly, ve kterých opravovala svůj vozový park britská železniční společnost Central Argentine, velký cukrovar, který

¹¹⁰ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 52-54.

¹¹¹ Clemenceau, Georges; *South America Today*. s. 262.

¹¹² Cit. ed. Agustina Prieto; *Ciudad de Rosario*. s. 23.

¹¹³ Carrasco, Gabriel; *Los progresos demográficos y sanitarios de la ciudad Rosario del Santa Fé*. s. 18-20.

vlastnil Ernesto Tornquist, továrny specializující se na výrobu pytlů, cigaret nebo piva. Město dostalo novou podobu, když v rovinaté krajině vyrostly velké tovární věže, sklady a průmyslové komplexy a staré budovy byly mnohdy z rozličných důvodů nahrazovány moderní zástavbou. Také došlo ke zpevnění a rozšíření silnic, které pozitivně ovlivnilo dopravu a zvýšilo čistotu ulic.¹¹⁴

Navzdory veškerému zmíněnému rozvoji a modernizaci mělo Rosario dlouhodobé problémy v oblasti zaměstnanosti. Údaje z roku 1910 odhadovaly, že městu chybělo v období sklizně okolo 11 000 mužů aktivního věku. Tuto mezeru museli zacelit sezónní dělníci, kteří v období sklizně pracovali v přístavních překladištích. Ubytovali se v lepších případech v levných penzionech, dále pak v různých dočasných přístřešcích z rozličných materiálů, jež si dělníci stavěli při břehu řeky Paraná. V tomto období hrozilo díky nehygienickým podmínkám zvýšené nebezpečí epidemií.

Jednou z největších místních továren byla Refinería Argentina de Azúcar založená v roce 1889, která spadala pod silnou skupinu cukrovarů Ernesta Tornquista. Tornquist, Argentinec s německými a švédskými předky se zaměřil na cukrovarnictví zejména v provincii Tucumán. Pro chod svých cukrovarů částečně využíval i britského kapitálu, avšak zásadní význam pro něj z hlediska britského vlivu měla doprava zajišťovaná společností Central Argentine. Železniční linka z Tucumánu totiž končila přímo v Tornquistově rosarijské továrně. Před začátkem první světové války továrna disponovala 500 stálými zaměstnanci, kteří se specializovali na výrobu alkoholu ze zbytků cukrové třtiny. Tři čtvrtiny stálých zaměstnanců tvořili cizinci. V období mimo sklizeň pak počet zaměstnanců stoupl až trojnásobně. Cukr byl po svém rafinování dále dopravován železnicí do Buenos Aires nebo přímo z přístavu do svých odbytíšť.¹¹⁵ Až do založení této továrny na rafinaci cukru se veškerý továrně vyráběný cukr dovážel z Francie a Německa. Po roce 1895 byla Argentina schopna část své produkce

¹¹⁴ ed. Agustina Prieto; Ciudad de Rosario. s. 39.

¹¹⁵ Tamtéž s. 65-73.

cukru exportovat. S výjimkou Velké Británie však nedokázala uzavřít výhodné ceny, vývoz do dalších zemí tedy nebyl nikterak významný. Zvýšený zájem o argentinský cukr se objevil v druhé polovině 90. let v Uruguayi, jednalo se však o zhruba 10 000 tun cukru za 5 let. Vzhledem k těmto okolnostem mohla argentinská vláda považovat za relativně úspěšný alespoň export do Velké Británie, který se v letech 1896–1900 v průměru pohyboval okolo 16 000 tun cukru ročně.¹¹⁶

Ve své knize *South America Today* se o Rosariu zmiňuje i bývalý francouzský ministerský předseda Georges Clemenceau, který město považoval za rozlohou a obyvatelstvem menší obdobu Buenos Aires. Ve své knize mimo jiné potvrzoval, že „podivuhodný rozvoj města je dán vybudováním mnohých železničních linek, které zapříčinily masivní rozvoj zemědělství v oblasti Santa Fé, Córdoba a Santiago del Estero. Obiloviny vypěstované v této oblasti reprezentují polovinu veškerého argentinského vývozu.“¹¹⁷ To potvrzují i oficiální statistiky, ze kterých vyplývá, že v období sklizně na přelomu roku 1915–1916 vyprodukovala provincie Santa Fé 580 000 tun pšenice, 355 000 tun lněného semínka a 25 000 tun ovsa. Provincie Córdoba potom dokonce 1 140 000 tun pšenice, 175 000 tun lněných semenek a 25 000 tun ovsa. V exportu byla patrná ztráta odbytišť způsobená první světovou válkou. Tento trend se projevil také na množství obdělávané půdy, protože až do roku 1918 se do té doby každoročně se rozrůstající osevná plocha téměř nerozšířila.¹¹⁸

Pro svou produkci obilí se provincie Santa Fé, ve které se Rosario nacházelo, stala vítanou oblastí britských investorů do pozemků. Jasným důkazem byla činnost společnosti Santa Fé Land Company, která vznikla v roce 1883 odkoupením poloviny akcií pozemků, které o dva roky dříve získala společnost Murrieta & Company od argentinské vlády. Území, které Santa Fé Land Company k roku 1910 vlastnila mělo rozlohu 1 232 000 ha, přičemž od svého založení společnost zhruba 500 000 ha pozemků prodala.

¹¹⁶ Guy, Donna; *Argentine Sugar Politics*. s. 105-108..

¹¹⁷ cit. Clemenceau, Georges; *South America Today*. s. 260.

¹¹⁸ Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 26-30.

Cena jednoho hektaru půdy činila v roce 1883 pouhých 4,45 pesos m/n.¹¹⁹ Společnosti díky tomu stačil základní kapitál v hodnotě 10 000 000 pesos m/n. Hlavní sídlo se nacházelo v Londýně, vrchní argentinská kancelář pak v Buenos Aires. V obou ředitelstvích zasedali výhradně Britové, v buenosaireském byli členové rady zároveň zástupci nejdůležitějších oblastí, které společnost ovládala. Kromě vrchního ředitele zde tak zasedali i ředitel oblasti San Cristóbal, kde se choval dobytek, ředitelé estancií Santa Catalina a La Barrancosa a jednatel správy lesů. Tyto tři aktivity společnosti (prodej a pronájem pozemků, chov dobytka a těžba dřeva) byly hlavními zdroji jejích příjmů. Nejbližší železniční spojení měla Santa Fé Land Company ve svých počátcích s Central Argentine a přístavem Rosario, později začala využívat i francouzskou úzkokolejnou trať společnosti Compagnie Française de Chemins de Fer dans la Province de Santa Fe, jež provozovala železniční linku mezi San Cristóbal a Santa Fé.¹²⁰ Později Santa Fé Land Company nechala vybudovat některé další úseky trati, které spojovaly její pozemky s výše zmíněnými železničními uzly. Profitabilitu této obchodní aktivity potvrzoval fakt, že mezi roky 1898–1909 společnost zaznamenala ztrátu pouze jednou, a to v roce 1899. Její profit naopak stále narůstal a v roce 1909 dosáhl 1,3 milionu pesos m/n.¹²¹

Příklad společnosti Santa Fé Land Company dokazoval, že aktivita britských investorů se v okolí Rosaria projevovala téměř ve všech

¹¹⁹ V textu autor uvádí 1050 £ za 1 legui. Viz. Ogilvie, Campbell; *Argentina from the British Point of View*. s. 35. Srovnej viz. poznámka pod čarou č. 45.

¹²⁰ Také francouzské společnosti podporovaly argentinskou ekonomiku svými investicemi. V roce 1913 vložili do Argentiny francouzští investoři 1,43 miliardy pesos m/n (630,1 milionů pesos de oro), z toho 282,6 milionů pesos m/n (124,5 milionů pesos de oro) do železnic. Přitom ještě v roce 1891 dosahovaly celkové francouzské investice v Argentině 159 milionů pesos m/n. Nejstarší francouzskou společností orientovanou na výstavbu a provoz železnic byla výše zmíněná Compagnie de Chemins de Santa Fe, která jako jediná přežila Baringovu krizi. Mezi další dvě francouzské společnosti specializující se na železniční přepravu a výstavbu patřily úzkokolejná Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires a širokorozchodná Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano. Poslední zmíněná společnost obsluhovala trať mezi strategicky důležitými přístavy Rosario a Bahía Blanca. Ty však započaly svou činnost až na počátku 20. století. Celkem před první světovou válkou francouzské společnosti obsluhovaly přes 4000 kilometrů tratí. Regalsky, Andres; *Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina. French Investments in Railway 1900–1914*. In: *Journal of Latin American Studies* 21, s. 427-437. Více tamtéž.

¹²¹ Ogilvie, Campbell; *Argentina from the British Point of View*. s. 35-43.

ekonomických sférách. Přesto lze v tomto časovém období najít momenty, kdy ekonomické okolnosti přímo ohrozily nejen obchodní, ale i politickou stabilitu v oblasti. Jedním z těchto momentů byly události po období Baringovy krize, kdy farmáři reagovali na zhoršenou ekonomickou situaci, nemožnost imigrantů volit si své zastupitele a novou daň z obilí revoltami, které vyvrcholily v roce 1893 krvavými srážkami kolonistů s armádou. Revoluce taktéž souvisela s nárůstem radikalismu v zemi. Výsledky revoluce však byly minimální, k určitému posunu ve prospěch kolonistů došlo až po roce 1898.¹²²

Provincie Santa Fé, coby producent zemědělských plodin byla kromě pěstování pšenice, lnu, kukuřice a vojtěšky známá také produkcí oleje, mouky, destilovaného alkoholu z rýže, zdroji dřeva v oblasti Chaco (okolí města Vera), cukrovou třtinou a arašídou.¹²³

Za další důležité argentinské město byla považována Córdoba, která je dodnes hlavním městem stejnojmenné provincie. Město založené v roce 1573 španělským conquistadorem Jerónimem Luisem de Cabrera (1528–1574) se záhy stalo důležitou zastávkou na cestě k Atlantskému oceánu a jedním z významných center jezuitského řádu, který zde na počátku 17. století otevřel univerzitu, nejstarší v Argentině. V 17. století bylo město popisováno, jako poměrně bohaté obchodní centrum zasazené do úrodné krajiny, které profitovalo z obchodu s mulami prodávanými do Peru a okolních regionů.¹²⁴ Po získání 2 milionů hektarů nové půdy vyhnáním Indiánů z pamp tkvěl v poslední čtvrtině 19. století potenciál provincie v zemědělské produkci, produkci masa, kůže a vlny. Většina byla transportována na pobřeží a poté exportována. Córdoba se mohla rozvíjet díky železnici, která zde byla vzhledem k umístění města ve vnitrozemí vybudována poměrně brzy, již v roce 1870. Linka měla délku 396 kilometrů a spojovala město s přístavem Rosario. Následně byla trať prodloužena až do Tucumánu, jehož dosáhla v roce 1876. Konstrukce trati připadla

¹²² Více k nastíněnému tématu viz. Gallo, Ezequiel; *Farmers in Revolt. The Revolutions of 1893 in the Province of Santa Fé, Argentina.*

¹²³ Irazusta, Julio; *El tránsito del siglo XIX al XX.* s. 194-195.

¹²⁴ Ferrero, Roberto; *Breve historia de Córdoba.* s. 21.

společnosti Central Argentine, která měla v polovině 80. let 19. století na starost i výstavbu trati mezi Córdobou a Rosariem.¹²⁵ Přesto k největšímu rozvoji provincie došlo až po roce 1895. To se rapidně rozrostl průmysl v Córdobě i v okrajových oblastech. Za dalších dvacet let v provincii vzrostl počet železničních stanic z 55 na 172. Z tohoto údaje je zřejmý zvýšený počet průmyslových i zemědělských center. Provincie Córdoba se v období od konce století do začátku první světové války začlenila mezi nejvíce se rozvíjející argentinské oblasti, kde zaujímala místo spolu s provinciemi Tucumán, Mendoza, Santa Fé a Entre Ríos. V této době došlo v Córdobě k nárůstu investovaného kapitálu z 8 milionů pesos m/n na 75 milionů pesos m/n. Podobným procesem procházela celá Argentina. Země zdvojnásobila počet průmyslových center z 22 204 na 48 779, s tím se samozřejmě zvýšil i počet lidí zaměstnaných v průmyslu na 410 000 osob a téměř šestinásobně vzrostl kapitál na 1,79 miliardy pesos m/n.¹²⁶

V oblasti zemědělství byla provincie Córdoba po Buenos Aires druhou největší, co do osevní plochy pšenice. Kvalita půdy však nedosahovala úrodnosti půdy v provinciích Santa Fé nebo Entre Ríos. I proto se provincie po roce 1895 specializovala zejména na produkci pšenice a vojtěšky, kterou spásal dobytek.¹²⁷ Vojtěška měla pro dobytkaře obrovský význam. Dokud Argentina vyvážela kůže, lůj a sušené hovězí, byla pro tyto účely původní tráva nacházející se v pampách zcela dostačující, avšak s exportem chlazeného a mraženého masa vyvstávala pro dobytkaře otázka, jak zajistit pro dobytek co nejlevnější krmivo po celý rok. Vojtěška usychala daleko později než původní tráva v pampách a zároveň rostla daleko rychleji a téměř okamžitě po návratu jara. V pozdním létu a na podzim, kdy tráva obvykle žloutla a slábala, zůstávala vojtěška stále zelená a svěží. Navíc byla pro dobytek i sytější a tudíž jí v průměru spásl méně, než původní trávy. Díky pěstování této plodiny se podařilo využít velké množství půdy, která by jinak zůstala ladem. V zimě nahradil vojtěšku, coby krmivo pro dobytek oves. V provincii Córdoba byla vojtěška zasazena asi na 50 % veškeré

¹²⁵ Scalabrini Ortiz, Raúl; *Historia de los ferrocarriles argentinos*. s. 199-211.

¹²⁶ ed. Bethell, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 351-353.

¹²⁷ Tower, Walter; *The Pampa of Argentina*. In: *Geographical Review* 5, s. 307.

obdělávané půdy. Produkce ovsa taktéž nebyla zanedbatelná, provincie byla mezi pěti provinciemi s největší produkcí. Pěstování vojtěšky v mnohém zjednodušilo dobytkářům výkrm stád a umožnilo zlepšit jejich pozici na světovém trhu. Na něm Argentina po roce 1900 postupně předčila ve vývozu mraženého masa Austrálii a po roce 1907 i Spojené státy americké.¹²⁸

Všechny výše zmíněné okolnosti dělaly přes umístění ve vnitrozemí před první světovou válkou z provincie Córdoba druhou nejlidnatější argentinskou provincií. Ta se mohla rychleji rozvíjet také díky zrušení omezení obchodu mezi provinciemi, které před rokem 1880 ve vnitrostátním obchodu existovaly. Córdoba například neměla přístup k vínům z oblasti Mendoza a San Juan, výše zmiňovaná oblast Santa Fé nepřijímala dřevo z oblasti Corrientes, a naopak neměla možnost prodávat své obilí a dobytek do provincie Entre Ríos a tak dále.¹²⁹ Vláda v období po roce 1880 nejen, že zjednodušila vnitrostátní obchod, ale navíc začala chránit svojí průmyslovou výrobu daněmi z dovážených surovin a zboží, čímž například vinařům z Mendoza, Entre Ríos a San Juan nebo pěstitelům a zpracovatelům cukrové třtiny z Tucumánu Salty a Jujuy dočasně zajistila vyšší zisky.¹³⁰ Pro představu, v roce 1888 byla daň z jednoho kilogramu rafinovaného cukru 0,09 pesos m/n a z kilogramu čaje dokonce 0,3 pesos m/n. U dalšího dováženého zboží měla daň nejčastější hodnotu 25 % a byla placena například z jednoho kilogramu soli, kašmíru, bavlněné tkaniny, uhličitanu sodného, litin železa a mnohých dalších produktů. Snížená pětiprocentní daň se vztahovala například na pojivový drát (za jeden kilogram) nebo parní lokomotivy (za jeden stroj). Daňovou povinnost naopak nemělo importované uhlí a koks.¹³¹

Svou odlehlostí od pobřeží, nikoliv však svým významem se v mnohém podobal i Tucumán a Mendoza. Celým jménem San Miguel de

¹²⁸ Jones, Clarence; *Argentine Trade Developments*. In: *Economic Geography* 2, s. 367-369.

¹²⁹ Vitelli, Guillermo; *Los Dos Siglos de La Argentina*. s. 110.

¹³⁰ Irazusta, Julio; *El tránsito del siglo XIX al XX*. s. 194.

¹³¹ *Estadística del Comercio y de la Navegacion de la República Argentina correspondiente al año 1888*. s. 132-141.

Tucumán, který je hlavním městem provincie Tucumán se na konci 19. století stal největším argentinským producentem a zpracovatelem cukrové třtiny. Město bylo založeno v roce 1685, když kvůli nízké kvalitě pitné vody bylo přesunuto z původního sídla, které se nacházelo 60 kilometrů jihozápadně od roku 1565.¹³² Jeho přerod v centrum argentinského cukru spadá podobně jako u ostatních odvětví do poslední čtvrtiny 19. století. Monokulturní zemědělské zaměření oblasti samozřejmě ovlivňovalo místní trh a do jisté míry také místní průmyslníky, vlastníky půdy i ostatní obyvatele oblasti. Již bylo zmíněno, že vlastní produkci podpořila stavba železnice, která dosáhla Tucumánu v roce 1876 a umožnila nejen transport cukru na pobřeží, ale i příliv kapitálu a pracovní síly z pobřeží. Za pomoci železnice byly do Tucumánu dopravovány také zemědělské stroje, nářadí nebo technika na modernizaci cukrovarů.

Tento fakt zároveň stimuloval spojení s córdobskými obchodníky. Investoři z tohoto města se finančně nebo i aktivně podíleli na chodu několika továren a v roce 1882 dokonce založili společnost Sociedad Córdoba de Tucumán. Córdobští trati využili i pro vlastní účely, když z Tucumánu udělali své nové odbytiště pro své produkty, poněkud pak maso a živý dobytek. Tucumán byl díky obchodním svazkům s Córdobou podporován také politicky. V 80. letech například pozdějším prezidentem Juárezem Celmanem.¹³³

Před zavedením železnice do Tucumánu ale byla produkce komplikovanější. Cukrová třtina byla dopravována na povozech do mlýnů, kde byla třtina očištěna od listů a nečistot a prolisována za pomoci vodou poháněného kola. Proces rafinace byl zdlouhavý a výrobce potřeboval nejen vhodný aparát, ale i dostatek místa, protože sirup získaný z cukrové třtiny byl nejprve zahuštěn a posléze uložen do kameninových džbánů se zúženým dnem bez přístupu vzduchu, v jehož středu se nacházelo brčko nebo kus slámy, které odvádělo melasu, a tím docházelo k vysoušení. Celý proces trval 2–3 měsíce, poté byl výsledný rafinovaný cukr poměrně suchý a

¹³² http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/ciudad_2.php

¹³³ Celman však v období, kdy zastával prezidentský úřad zavedl nové daně z cukru, které vyvolaly bouře nevole. Guy, Donna; Argentine Sugar Politics. s. 50-51.

sypký. Díky pozdější modernizaci se z dvouměsíčního procesu stal proces několikaminutový.¹³⁴

Na produkci cukru v provincii Tucumán měla dalekosáhlý negativní dopad zvýšená cla a Baringova krize. Právě cukrovarnictví bylo v rámci krize jedním z nejvíce zasažených odvětví, zvýšená taxa se nevznášela pouze na cukr, ale i na víno a o více než 100 % se zvedla i daň na alkohol. Dle výnosu z roku 1892 tak daň z kilogramu cukru vyrobeného v Argentině činila pět centavos a daň z litru lihoviny dokonce dvacet centavos. Ta přitom nadále narůstala. Pro představu, v roce 1892 vybral stát na dani z lihovin 2,8 milionu pesos m/n, zatímco v roce 1895 již 5,4 milionů pesos m/n a v roce 1900 dokonce 14,7 milionů pesos m/n. Přestože daň z cukru již nadále nerostla, zůstávala pro argentinskou vládu spolu s daní z vína a tabáku jedním z nejdůležitějších zdrojů příjmů.¹³⁵

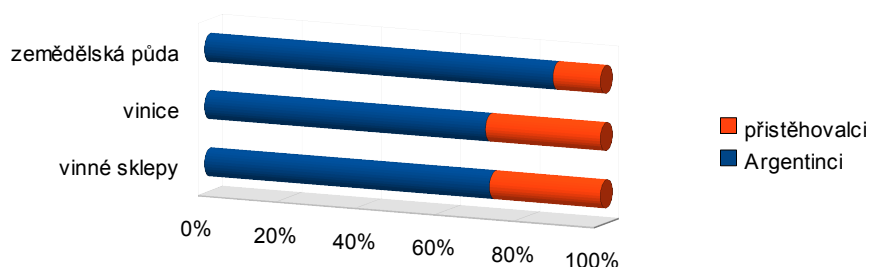
V období od počátku nového století do vypuknutí první světové války se situace v argentinském cukrovarnictví, a tím i v provincii Tucumán nadále vyvíjela. Zvýšila se produkce na hlavu a s ní i kapitál vložený do tohoto průmyslového odvětví. Přesto zůstávalo hlavní snahou výrobců prodat cukr na domácím trhu. V roce 1895 bylo za nejdůležitější tucumánské cukrovary považováno zhruba 35 továren, ve kterých měla dominantní postavení Compañía Azucarera Tucumana, která jich sdružovala pět. Společnost ovládal Ernesto Tornquist, jehož kontakty v zahraničí ji udržovaly v profitu na rozdíl od dalších cukrovarů, které do první světové války musely vyrovnat s bankroty, těžkým zadlužením, či dokonce sebevraždou majitele podniku.¹³⁶

¹³⁴ Tamtéž s. 18.

¹³⁵ Tamtéž s. 80-82.

¹³⁶ Tamtéž s. 127-137.

Procentuální zastoupení Argentinců a přistěhovalců v provincii Mendoza ve vybraných sektorech v 90. letech 19. století



Graf 4: Zdroj: Fleming, William; *The Cultural Determinants of Entrepreneurship and Economic Development. A Case Study of Mendoza Province, Argentina, 1861-1914*. In: *The Journal of Economic History* 39, s. 221-222.

Případ Mendozy byl v mnohém obdobný. Provincie se stala záhy po vybudování železnice nejvýznamnějším argentinským pěstitelem vinné révy a výrobcem vína. V předchozím období byl hlavním zdrojem financí obchod se sousedním Chile, kam byla prodávána hospodářská zvířata. Jejich export činil až 90 % veškerého obchodu v oblasti, takže není překvapivé, že na většině obdělávané půdy se pěstovala vojtěška. Dalšími produkty mířícími do Chile bylo do 70. let mýdlo, pštroší peří, kůže a nerosty. Z Chile do Mendozy naopak až do konce 70. let hojně proudily dodávky rýže, cukru, yerby maté a kávy. Po roce 1880 ale obchod s Chile klesl téměř na minimum a byl více než plnohodnotně nahrazen obchodem s argentinským pobřežím, které roku 1885 zprostředkovala výstavbou železničního spojení britská společnost Buenos Ayres & Pacific.¹³⁷

Přestože víno z oblasti Cuyo, kde se Mendoza nacházela, bylo určeno před první světovou válkou určeno zejména pro domácí trh, četnost podniků na jeho výrobu jasně dokazovala jeho důležitost. Dle oficiálního sčítání z roku 1895 se v Argentině nacházelo 949 výroben vína s kapitálem 25 529

¹³⁷ Fleming, William; *The Cultural Determinants of Entrepreneurship and Economic Development. A Case Study of Mendoza Province, Argentina, 1861-1914*. In: *The Journal of Economic History* 39, s. 216-217.

808 pesos m/n, drtivá většina právě v Mendoze. V roce 1913 to bylo již 4317 továren s kapitálem 182 725 984 pesos m/n.¹³⁸

Zároveň díky odlehlosti Mendozy vznikla v oblasti velmi soudržná skupina podnikatelů, jejichž podnikatelské dovednosti se ukázaly rozhodující pro budoucnost provincie. Ať už jako jednotlivci nebo jako členové vlády tyto elity inklinovaly k dlouhodobým investicím, jejichž cílem byla nejen modernizace hospodářství, ale i zlepšení vzdělávání, dopravy a zavlažování v provincii. Mezi nejúspěšnější podnikatele oblasti patřil například Elías Villanueva, jehož vinice v roce 1911 vyprodukovaly 35 000 hektolitrů vína nebo Tiburcio Benegas, který byl zakladatelem slavné značky El Trapiche a v roce 1908 vyprodukoval jen o pět tisíc hektolitrů vína méně. Netřeba zdůrazňovat, že i vína, která mají na své etiketě značku Villanueva jsou dodnes velice populární.¹³⁹

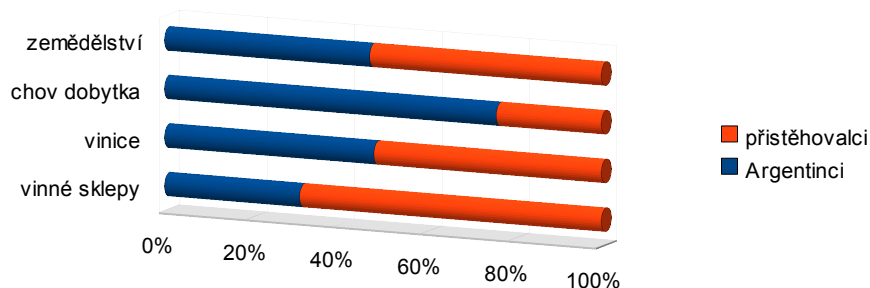
Na produkci vína však neměla vliv pouze argentinská vyšší vrstva, ale postupem času získávali stále lepší pozici na trhu s vínem i přistěhovalci. I když v 80. a 90. letech 19. století tvořili menšinu vlastníků vinic a továren (jen málokterý imigrant měl dostatečné finanční prostředky na koupi rozlehlého pozemku, popřípadě továrny na výrobu vína) díky obrovské migraci do oblasti vlastnili přistěhovalci před první světovou válkou více než dvě třetiny vinic a vinných sklepů. Rozhodující roli zde nehráli Britové, nýbrž Španělé, Italové a poněkud překvapivě i Arabové. Přistěhovalci se prosazovali i v zemědělství, kde před první světovou válkou drželi ve svém vlastnictví více než polovinu polí s obilím. Jednou z mála sfér, kde si udrželi dominantní pozici Argentinci byla živočišná výroba a s ní úzce spojené pěstování vojtěšky.¹⁴⁰

¹³⁸ ed. Di Tella, Torcuato; Argentina, sociedad de masas. s. 161 a Tornquist, Ernesto; The Economic Development of the Argentine Republic. s. 70.

¹³⁹ Fleming, William; The Cultural Determinants of Entrepreneurship and Economic Development. A Case Study of Mendoza Province, Argentina, 1861-1914. In: The Journal of Economic History 39, s. 218-219.

¹⁴⁰ Tamtéž s. 219-222.

Procentuální zastoupení Argentinců a přistěhovalců ve vybraných sektorech v provincii Mendoza před první světovou válkou



Graf 5: Zdroj: Fleming, William; The Cultural Determinants of Entrepreneurship and Economic Development. A Case Study of Mendoza Province, Argentina, 1861-1914. In: The Journal of Economic History 39, s. 221-222.

Naopak městem, které se dlouhodobě těšilo důležitosti, a které ji s rozvojem železnice ztratilo, byla Salta. Město bylo založeno na popud místokrále Francisca de Toledo v roce 1582 a jeho jméno se vyvinulo poněkud netradičním způsobem. Původně neslo název svého zakladatele Hernanda de Lermy – Lerma, a údolí, ve kterém se nacházelo Salta. Postupem času si tyto místopisné názvy své pozice prohodily. Město se začalo jmenovat Salta a údolí Lerma. Salta, která se rozvíjela ruku v ruce se španělskou conquistou, byla důležitou spojnici mezi peruánským a atlantickým pobřežím. Obchodní stezka vedla od 16. století z Limy přes Horní Peru, La Paz a Potosí, a dále skrze Saltu, Tucumán a Córdoba do Buenos Aires. Přepravu zboží zajišťovaly karavany mul, které proudily městem po celý rok, nejvíce v únoru a březnu. Ročně se jednalo o 50 000–100 000 kusů zvířat a několik tisíc koní. Bohatství Salty tkvělo ve strategickém postavení města na obchodní stezce a okolní úrodné zemědělské půdě. Provincie produkovala obilí, dobytek, tabák, kůže, ovoce, víno, pálenku, lůj, cukr, dřevo, tabák a vlnu. Podle výpovědi nejmenovaného cestovatele dokonce v roce 1820 Salta přes velkou vzdálenost od Buenos Aires svou civilizovaností jasně převyšovala Córdoba i Tucumán, které byly větší a blíže hlavnímu městu.¹⁴¹

¹⁴¹ Scobie, James; Secondary Cities of Argentina. s. 76-79.

Díky svému posazení v údolí, ve kterém říčky tvořily močály, rostlo s rozšířením města nebezpečí povodní a nemocí. Hygiena obyvatel na životě přímo neohrožovala, avšak pronikavý zápach, hnilý a kontaminovaná voda a hromady odpadků znepríjemňovaly život zejména vyšší vrstvě. Problém byl i s vodou, pórovitá půda hodně prosakovala, takže dvě hlavní studny byly kontaminované, stejně tak i zavlažovací strouha. Až do roku 1890 neexistovala směrnice pro stavbu latrín, které mohl majitel vystavět de facto kdekoliv, a jež často nebyly dostatečně hluboké ani zděné. Přes stálé stížnosti obyvatel, místní iniciativy a zdroje Salta nebyla schopná vyřešit své mnohdy kritické hygienické podmínky až do počátku 20. století. Problém nakonec za Saltu vyřešila argentinská vláda, která projekty instalující pitnou vodu a kanalizaci finančně zastřešila.¹⁴²

Salta přes svou odlehlost, samostatný a poklidný vývoj během většiny 19. století a ve stoletích předcházejících, začala být od konce 19. století jasně vázaná a závislá na Buenos Aires. Přestože do Salty byla vedena úzkokolejná železnice, jež státní společnost Ferrocarril Central Norte dostavěla v roce 1891, k masivnímu ekonomickému rozvoji, který byl typický pro jiná argentinská města v případě Salty nedošlo. Díky tomu, že nebyla prodloužena dále k bolivijským a chilským hranicím, měla trať pouze lokální význam a veškerá produkce se vyvážela směrem na argentinské pobřeží. Ani ostatní trati společnosti Ferrocarril Central Norte státu nevynášely, což před první světovou válkou vyvolalo spekulace o jejich prodeji. Jako vážný zájemce o koupi se v letech 1912–1913 projevil americký koncern Farquhar Syndicate. Proti němu se však zvedla vlna odporu, kterou z části ovlivnil britský nátlak na argentinskou vládu, protože britské železniční společnosti viděly v koncernu silnou konkurenci. Díky protiamerickému postoji vlády tak nebyl plánovaný obchod uzavřen a Farquhar Syndicate po dalších nezdarech v Brazílii a Uruguayi upustil od obchodních aktivit v Argentině.¹⁴³

¹⁴² Tamtéž. s. 95-97.

¹⁴³ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 105-106.

Ačkoliv nebyla Salta schopná obnovit svou bývalou obchodní slávu, dokázala částečně využít pobřežní ekonomiky k vlastnímu užítku v oblasti zpracovatelského průmyslu, vývozem tabáku, produkcí cukru a těžbou ropy a zemního plynu.¹⁴⁴

Z argentinských ekonomických center, jejichž vývoj jsem vylíčil v předchozích kapitolách je patrný nejen významný rozvoj exportu, ale i rozšíření infrastruktury, částečná automatizace průmyslu a zemědělství a v neposlední řadě i urbanistický vývoj měst. Zároveň dokazuje, že přes svou dominantní pozici nemělo Buenos Aires monopol na veškeré zemědělství a průmysl. V mnohém mu zdárně konkurovala jak centra při řece Paraná, tak vzdálená sídla, jako Tucumán či Mendoza. Ve výčtu se navíc nenachází všechna průmyslová centra. Během 20. století nabývala na důležitosti i oblast Patagonie, nejdříve pro chov ovcí, později pro své zásoby ropy a zemního plynu. Dalším městem, které nebylo podrobněji zmíněno, a které mělo velký vliv zejména na export zboží, byla Bahía Blanca, jejíž přístav byl co do exportu třetím nejdůležitějším v Argentině. Pro svou polohu na jihovýchod od Buenos Aires byl vhodný zejména pro transport zboží z Patagonie, oblasti Mendozy, La Pampa a Río Negro. Jeho důležitost vzrostla až po zavedení železniční linky do města a jeho modernizací v 80. letech 19. století. Kromě zmíněného Buenos Aires, Rosaria a Bahía Blanca patřily mezi předválečné důležité přístavy i La Plata, San Nicolás nebo Santa Fé.

Oblast Bahía Blanca byla důležitá i z vojenského hlediska. Na přelomu 19. a 20. století zde byla vybudována námořní základna Puerto Belgrano, která je dodnes největší v zemi.

¹⁴⁴ Scobie, James; *Secondary Cities of Argentina*. s. 101-102.

Baringova krize a její dopad na argentinskou ekonomiku

Událostí, která v mnoha ohledech negativně ovlivnila argentinskou ekonomiku byla tzv. Baringova krize. Přestože byla tato ekonomická krize vážnou událostí, jednalo se o jeden z mála faktorů, který jinak velice dobře prosperující Argentinu v letech 1880–1914 nepříznivě zasáhl. Samotným událostem předcházela konec funkčního období prezidenta Julia Roci v roce 1886, kdy jej ve funkci nahradil Juaréz Celman. Celman se snažil dále pokračovat v politice svého předchůdce a podporoval zahraniční investice. Ty však byly natolik rozsáhlé, že došlo k silnému narušení dosud fungujícího vzájemného vztahu mezi politikou a ekonomikou země, díky čemuž nebyla argentinská vláda schopná splácet zahraniční dluh. Události byly tak vážné, že vedly v roce 1890 k dočasnému kolapsu největšího argentinského věřitele, britské banky Baring Brothers, jež doplatila jednak na důvěřivou politiku vůči svému argentinskému dlužníku, a také na chybné úřední postupy vlády Juaréze Celmana. Bankovní dům Baring Brothers byl přitom s Argentinou ekonomicky svázán již od dob její nezávislosti, například pouze mezi lety 1882–1890 nakoupil argentinské dluhopisy v hodnotě 20 milionů liber. Tento trend byl na konci 80. let zejména pro Baring Brothers typický. Díky faktu, že mnohé finanční společnosti považovaly investice v Latinské Americe za příliš riskantní, si mohl zástupce Baring Brothers dovolit například v případě státních dluhopisů nabídnout daleko výhodnější podmínky pro svou firmu, než pro argentinskou vládu.¹⁴⁵

Nedá se tvrdit, že by společnost zlomila vaz jediná neuvážená investice, protože banka Baring Brothers na argentinské burze operovala již delší dobu ve které měla významné zisky i ztráty, avšak krizi v roce 1890 ve velké míře ovlivnil úvěr poskytnutý na výstavbu zásobáren pitné vody a kanalizace pro Buenos Aires. Společnost do tohoto projektu investovala 25

¹⁴⁵ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 266-269.

000 000 pesos de oro (37 milionů pesos m/n). Úvěr na stavbu kanalizace byl podepsán na 21 milionů pesos de oro a měl být splacen ve třech splátkách po 7 milionech pesos de oro. Projekt se ale ukázal být absolutním selháním Buenos Aires a Britové od této chvíle začali hledět na investice v Argentině s podezřením. Situace v bankovním domu však byla natolik kritická, že na pokraji bankrotu banky Baring Brothers odpustila argentinské vládě třetí sedmimilionovou splátku. Mezitím ale došlo k červencové revoluci a Celmana nahradil ve funkci viceprezident Carlos Pellegrini, který se ve zbývajících dvou letech svého funkčního období zavázal splnit závazky vůči britskému bankovnímu domu. Nepokoje, které po revoluci v roce 1890 propukly ponechal na starost ministrům války a vnitra a svou pozornost plně obrátil na ekonomickou a finanční revitalizaci země.¹⁴⁶

Pro období vlády Juaréze Celmana byly nejčastější investice do tří velkých oblastí. Za prvé se jednalo o půjčky argentinské vládě, která tyto prostředky investovala do výstavby železnice a přístavů, poskytovala je národní bance či je využívala na refinancování. Druhým velkým věřitelem byly argentinské provincie, jež v Londýně a dalších evropských městech získávaly prostředky na zakládání provinčních bankovních domů a na veřejné zakázky. Argentinská vláda bohužel neměla plnou kontrolu nad finanční politikou jednotlivých provincií, takže zde nebyla ojedinělá nejen špatná administrativa i korupce. Třetí oblastí pak byly garance, které vláda poskytovala při výstavbě nových železničních tratí. Přesto, že v období od roku 1886 do roku 1891 došlo k zdvojnásobení délky železniční sítě, tyto investice znamenaly pro státní pokladnu obrovskou finanční zátěž.¹⁴⁷

Stoupající vládní a provinční půjčky na konci 80. let vyřešila argentinská politická elita poněkud nepřírozeně, když začala do oběhu dávat větší množství bankovek. K tomu pomohlo i zrušení konvertibility argentinské měny za zlato. Argentina prošla peněžní reformou již v roce 1881, kdy dosavadní chaotický systém nahradilo peso de oro a peso moneda nacional (zlaté peso a papírové peso). Přestože se v roce 1883 Argentina

¹⁴⁶ Hodge, John; Carlos Pellegrini and the Financial Crisis of 1890. In: *The Hispanic American Historical Review*. s. 501.

¹⁴⁷ Miller, Rory; *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth century*. s. 153.

přičlenila k zemím se zlatým standartem, již v roce 1885 z něj opět vystoupila, zčásti kvůli nedůvěře a také kvůli faktu, že zde neexistoval mechanismus, který by dokázal udržet státní dluh v normě úspornou politikou.¹⁴⁸

Pro srovnání, v období od roku 1880 do roku 1885, tedy v době vlády prezidenta Roky činily zahraniční investice 150 milionů pesos de oro. V dalších pěti letech pak s vládou Juaréze Celmana dosáhly 668 milionů pesos de oro. V kontextu již zmíněné velké emise papírové měny došlo k inflaci a rozmnožily se spekulace s pozemky a garancemi do výstavby železnice.¹⁴⁹ Jestliže ještě v roce 1885 bylo v oběhu 74,8 milionů pesos m/n, v roce 1890 to bylo již 245 milionů pesos m/n. Peníze byly vládou tisknuty ve stále větším množství, takže inflace ovlivnila i dluhopisy, které se staly téměř bezcennými. Přesto se nadále prodávaly evropským věřitelům. Postupující události vedly v únoru 1889 k nařízení vlády zrekvírovat a znepřístupnit veškeré rezervy zlata ve státních bankách a v červnu 1890 k prohlášení argentinské vlády společností Baring Brothers, že není schopná splatit svou čtvrtletní splátku. Tato situace v Londýně vyvolala logicky paniku. Banka Baring Brothers držela velké množství argentinských cenných papírů, které nyní neměly téměř žádnou hodnotu. Banka se proto pokusila obrátit na další bankovní domy, aby jí poskytly finanční prostředky pro vyřešení krize. Argentina měla zastavit tisk dalších peněz, omezit své výdaje a zdržet se dalších zahraničních půjček po dobu příštích deseti let. Pro Celmana však tyto kroky byly neakceptovatelné i díky faktu, že politická elita měla na inflaci podíl a hrozil její pád. Proto vláda naoko tyto rezoluce přijala a dál pokračovala v tisku dalších papírových bankovek ve snaze oddálit následky. V tuto chvíli již však byla pozice Juaréze Celmana nadále neudržitelná a vypukly stávky dělníků. Také vlastníci půdy a obchodníci si začali uvědomovat možné následky. Pokud by vláda na krizi nereagovala, dostala by Argentinu nejen k bankrotu, ale i ke ztrátě důvěry evropských investorů.

¹⁴⁸ Ford, Alec; *The Gold Standard. Britain and Argentina.* s. 134-137.

¹⁴⁹ Rock, David; *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Alfonsín.* s. 210-211.

Na konci července 1890 propukla v Buenos Aires revoluce a donutila Juaréze Celmana k rezignaci.¹⁵⁰

Spekulace s argentinskou půdou, které vyvrcholily na konci 80. let 19. století měly formu hypoték, které zajišťovaly zejména Banco Hipotecario de la Provincia de Buenos Aires a Banco Hipotecario Nacional. Prvotním úkolem bank bylo zajistit hypoteční zatížení pozemků bezpečnější a atraktivnější pro majitele pozemků i pro bankéře. Majitelům pozemků byla nabídnuta půjčka s delší dobou splatnosti a s nižšími úrokovými sazbami než u běžných bank a věřiteli naopak garance dlužníka – tedy hypoteční banky, která se de facto rovnala i garanci vlády, jež hypoteční banky podporovala. Díky pozici hypoteční banky mezi osobou nebo společností, která si peníze vypůjčila a věřitelem bylo zabráněno přímé půjčce.

Celý systém fungoval tak, že žadatel o pozemek požádal banku o půjčku za předpokladu, že částka bude postupně splacena v ročních splátkách, které budou amortizovány. Časové období pro splacení dluhu bylo dostatečně dlouhé, aby umožnilo majiteli pozemku bezpečně plnit své závazky vůči bance. Banka půjčku neposkytla v hotovosti, ale ve formě zástavních dluhopisů, které bylo možné prodávat na burze. Tyto dluhopisy neboli „cédulas“ měly předem daný úrok, který nepřekračoval 8 % a měly splatnost ve formě kuponu, který se banka zavázala kupujícímu zaplatit. Jednalo se tedy o formu umořovací listiny splatné na doručitele, což sice usnadnilo transakce, avšak zároveň to umožnilo volně dluhopisy převádět. Tato okolnost byla jedním z hlavních důvodů obrovských spekulací s „cédulas“ na konci 80. let.¹⁵¹

Při vzniku Banco Hipotecario Nacional v roce 1886 byla určena omezení, která měla udržet stabilitu banky v očích vlastníků „cédulas“. Z hlavních bodů zmiňme, že banka byla pod kontrolou vlády, množství dluhopisů nesmělo překročit výši hypotečního úvěru, pod hrozbou sankce banka nesměla emitovat „cédulas“ v celkové hodnotě vyšší než 50 000 000 pesos m/n, hypoteční listy měly být vydávány v hodnotě od 25 pesos m/n do

¹⁵⁰ Bendaña, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence*. s. 272-274.

¹⁵¹ Williams, John; *Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money*. s. 73-75.

1000 pesos m/n a nepodléhaly kolkovnému ani jiné dani. Dále pak k minimalizování možných ztrát způsobených ztrátou hodnoty půdy bylo stanoveno, že půjčka neměla přesáhnout jednu polovinu ceny pozemků a ty nesměly být v zástavě. Banka také nesměla poskytnout půjčku nižší než 1000 pesos m/n a vyšší než 250 000 pesos m/n. V případě nesplácení hypotéky bylo samozřejmě možné dlužníkovi naučtovat pokutu nebo dát podnět k prodání pozemků. Pokud dlužník získal dostatek finančních prostředků, mohl svojí hypotéku částečně nebo i úplně zrušit, avšak musel splatit své pohledávky k části dluhu, který zrušil.¹⁵²

Přestože tento systém se zdál být pro budoucnost dostačující, rychlá inflace a fakt, že banky byly ovládány politickými klikami se projevil na mnohdy podivných finančních machinacích. Například v říjnu 1887 informoval deník Buenos Aires Standard, že Banco Hipotecario Nacional se připletla do podvodu spojeného se spekulací s půdou v okolí Rosaria. Zde byly koupeny pozemky za 30 000 pesos m/n. Banka vyslala svého vlastního znalce pozemků, který ji odhadl na 12 pesos m/n za jeden metr čtvereční. Protože se jednalo o pozemek o rozloze 56 900 m² banka vytvořila úvěr na 500 000 pesos m/n přestože maximální povolená výše úvěru byla 250 000 pesos m/n a jeho hodnota neměla přesáhnout polovinu ceny pozemku. Tyto případy však v žádném případě nebyly ojedinělé.¹⁵³ Banka navíc přestávala být omezována vydáváním dluhopisů v maximální hodnotě 50 milionů pesos m/n, když vláda bez rozpaků schvalovala speciální zákony, které toto omezení de facto rušily a nad emisí neexistovala kontrola. Během let 1886–1889 emitovala Banco Hipotecario Nacional v dluhopisech 89,5 milionů pesos m/n a v Banco Hipotecario de la Provincia de Buenos Aires od roku 1887 do roku 1890 dokonce 268 milionů pesos m/n. Již ze zběžného pohledu na objem emitovaných dluhopisů je zřejmé, že daleko větší problémy měly provinční hypoteční banky.¹⁵⁴

Spekulace s pozemky, se kterými se Argentina na konci 80. let potýkala byla spojena s velkou důvěrou zahraničních investorů ve

¹⁵² Tamtéž. s. 75-78.

¹⁵³ Cit. Tamtéž. s. 79.

¹⁵⁴ Tamtéž. s. 80-83.

zhodnocení svých investic. Během let 1885–1888 byly otevřeny nové železniční tratě, další byly ve výstavbě, vznikly nové banky na uložení kapitálu a bylo zkultivováno a skoupeno velké množství půdy, na níž se pěstoval len a obilí. Jenže rok 1889 byl díky prudkým deštům a lokálním povodním, které Argentinu od prosince do července zasáhly na úrodu velice chudý, což jen urychlilo příchod krize. Cena půdy prudce klesla a další půjčky jen prohloubily vážnou ekonomickou situaci.¹⁵⁵

V oblasti investic do výstavby železnice byla situace obdobná. Přes výtky, které prezident Celman adresoval drážním společnostem, které mnohdy pobíraly garance a braly jen malé ohledy na dopravu samotnou vláda jen během let 1887–1888 dala garanci velmi vysokých profitů u 13 ze 17 koncesí. V roce 1889 měla částka vyplacená na garancích přesahovat 7,2 milionů pesos m/n.¹⁵⁶ Pro argentinskou vládu byla výše vyplácených garancí vzhledem ke kvalitě dopravy neakceptovatelná. Společnostem chyběly lokomotivy i ostatní vozový park, a tak byla doprava vzhledem k možnostem drah pouze třetinová. Proto prezident v květnu 1888 varoval železniční společnosti, že pokud nezlepší svou dopravu a nezvýší své výdělky, stát zruší jejich garance. Celman vyvíjel na zahraniční společnosti čerpající garance soustavný nátlak, například na Buenos Ayres Great Western, díky čemuž se setkal s kritikou vedení britských drážních společností a denního tisku ve Velké Británii. Ten mu vyčítal, že krácení garancí železnicím má jen zakrýt otevřenou korupci Celmanova režimu, a že se tímto krokem pouze snaží oddálit finanční problémy své vlády, za které nenesou drážní společnosti zodpovědnost. Prezident prý také vůbec nebral v úvahu stav státních drah, jejichž vozový park údajně nebyl na vyšší úrovni než stav soukromých společností. Pravdivost posledního argumentu však byla zavádějící, státní společnost Ferrocarril Oeste až do svého prodeje v roce 1889 disponovala levnější a luxusnější dopravou než drtivá většina

¹⁵⁵ ed. Ogilvie, Campbell; Argentina from the British Point of View and Notes on Argentine Life. s. 47-48.

¹⁵⁶ Vycházeno z údaje, že v roce 1889 se směnný kurz mezi pesos de oro a pesos moneda nacional pohyboval na 1:1,92. viz. ed. Bethell, Leslie; The Cambridge History of Latin America vol. 5. s. 346-347. Tento kurz se nadále vyvíjel, až do roku 1899, kdy byla stanovena fixní hodnota 1: 2,24. Více viz. v poznámkovém aparátu pozn. 16.

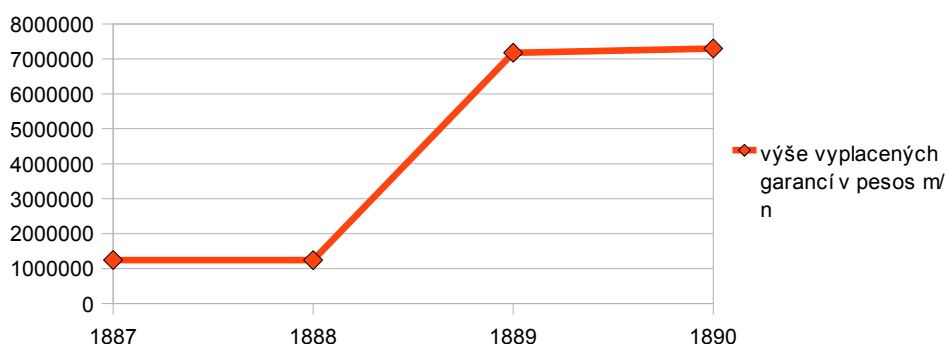
ostatních společností. Přesto nakonec dosáhl Celman alespoň částečně svého, když v listopadu 1889 byla prezidentským dekretem pro své podprůměrné zisky, nedostačující vozový park, vysoké tarifní ceny a metody držení kont zbavena garancí společnost East Argentine Railway Company. Pro Celmana měl být tento krok pouze prvním krokem k zvažované generální reorganizaci systému garancí profítu u společností orientovaných na železniční dopravu. Dřív než však tento problém stačil vyřešit, národní finanční struktura se pod tíhou závazků vůči evropským bankám a zejména bankovnímu domu Baring Brothers zhroutila, a Celman zbavený úřadu již neměl možnost na své záměry navázat.¹⁵⁷

Nově zvolený prezident Carlos Pellegrini se záhy vyjádřil ve smyslu, že Baring Brothers jsou přátelé Argentinské republiky, kteří by se nikdy neměli opustit. Pellegrini totiž dobře věděl, že banka je ve stejně složité situaci jako Argentina. Vypracovával se tedy plán vzájemné pomoci. Na počátku srpna 1890 generál Roca, který byl ministrem vnitra v nové vládě, navrhl svým vládním kolegům, aby argentinská vláda Buenos Ayres Water Supply & Drainage Company odkoupila. Roca chtěl na tento podnik získat další zahraniční půjčku. Jednalo se o velmi chytrý tah, protože odkoupení společnosti zpět by ulehčilo Baring Brothers a čerstvá infúze zahraničního kapitálu by byla prostředkem k uspokojení argentinských věřitelů. Kromě toho by tento projekt mohl znovu uklidnit zahraniční investory zdráhající se v těžce zkoušené Argentině investovat. Tento návrh byl následně přednesen Victorinem de la Plaza bankéřům v Londýně, kteří nad návrhem vážně uvažovali. Přesto reforma daňového systému spolu s návrhem na odkoupení Buenos Ayres Water Supply & Drainage Company přišly příliš pozdě, aby Baring Brothers zachránily. Vláda a banka se octli v začarovaném kruhu, protože Pellegriniho vláda mohla společnost odkoupit zpět pouze pokud by získala úvěr a banka nemohla dělat nic do okamžiku obnovení likvidity. V tom jí měla v říjnu 1890 pomoci jiná britská banka Glyn, Mills & Co. Baring Brothers totiž chtěli dočasnou insolventnost vyřešit krátkodobou půjčkou, kterou jim měla banka Glyn, Mills & Co. poskytnout. Po utvrzení,

¹⁵⁷ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 70-74.

že Baring Brothers se nenachází v neřešitelné situaci, Mills & Co. půjčila žadateli akcie společnosti Guinness v hodnotě 500 000 £, akcie kanadské vlády v hodnotě 250 000 £, a dalších 50 000 £ dluhopisů a akcií vyplatitelných na burze. Během následujících tří týdnů se ale pozice Baring Brothers nezlepšila a ruská vláda, která měla u banky vklad v hodnotě 3 000 000 £, bance oznámila svůj záměr částku vybrat. Mělo se jednat o měsíční výběry po 500 000 £. Banka první splátku uhradila, avšak následná kontrola Bank of England zjistila, že zůstatek na účtu ruské vlády byl pouze 2 440 000 £. Touto událostí renomé Baring Brothers značně utrpělo. Vlastní záchrana společnosti však byla na prvním místě.¹⁵⁸

Objem vyplacených garancí profitu železničním společností před Baringovou krizí



Graf 6: Vyplacené garance profitu drážním společnostem v letech 1887-1890. Zachován kurz mezi pesos m/n a pesos de oro 1,48:1. Pro roky 1889 a 1890 je pak počítáno s aktuálním kurzem, který byl 1,92:1 respektive 2,5:1 Zdroj: Williams, John; Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money. s. 90. Kurzy pro rok 1889–1890 ed. Bethell, Leslie; The Cambridge History of Latin America vol. 5. s. 346-347.

Při pohledu na vyplacené garance v Grafu 6 je zřejmý nárůst během let 1888–1889, který byl více než trojnásobný. Navíc je patrné, že vzhledem k poměru soukromých firem vůči státním byly tyto prostředky z drtivé většiny určeny právě pro britské společnosti. Již bylo zmíněno, že jednou z mála zahraničních společností jejíž kapitál nepocházel z Velké Británie byla

¹⁵⁸ Ferns, Henry; The Baring Crisis Revisited. In: Journal of Latin American Studies. s. 260-261.

v období před rokem 1890 francouzská společnost operující v oblasti Santa Fé. Objem kapitálu investovaného do výstavby železnice navíc daleko převyšoval dluhopisy vydávané na koupi půdy, tak zvané „cédulas“.

Přestože postoj Juaréze Celmana k železničním společnostem byl již vylíčen, není od věci zmínit i další okolnosti vedoucí ke krizi v roce 1890. Jednou z nich byla radikální změna politiky vůči železničním společnostem. Ještě v roce 1885 bylo 45 % z veškerého kapitálu investovaného do železnice ve státních, popřípadě provinčních rukách. V roce 1890 již stát a provincie disponovaly pouze 10 % z veškerého kapitálu.¹⁵⁹ Částečný vliv na tom měly finanční problémy do kterých se dostala většina provincií. Prodány tak byly státní společnosti Entre Ríos Central v oblasti Entre Ríos, Santa Fe and Colonies Railway v oblasti Santa Fé (kterou koupili Francouzi) nebo úzkokolejka Trasadino. Vyvrcholením tohoto trendu byly kroky které vedly k prodeji Ferrocarril Oeste v roce 1889. Celman, který odmítl nacionalizaci drah a zároveň vznesl tvrdou kritiku na společnosti zneužívající garanci profitu dotlačil již v květnu 1887 vládu ke zvýšení jejich veřejné regulace. Právě proto, aby prezident tento návrh podpořil, navrhl vládě prodat největší státní dráhy do soukromých rukou. Kromě Oeste požádal v roce 1888 Kongres o schválení prodeje státního podílu ve společnosti Central Argentine, který v té době činil 39 135 akcií, jejichž část byla použita na splacení vzrůstajícího dluhu vůči zahraničním věřitelům. Pro prodej Oeste byla použita i propaganda, když tehdejší guvernér Buenos Aires Máximo Paz společnost veřejně napadl že tím, že její ceny jsou nižší než ceny soukromých společností vytváří monopol. Další obhájce prodeje se vyjádřil ve smyslu, že monopol, který si Ferrocarril Oeste vytvořila je překážkou pro výstavbu dalších železnic a zároveň i stálou hrozbou pro argentinský obchod, průmysl a celkový pokrok. Toto kontroverzní tvrzení mělo zakrýt finanční problémy, ve kterých se Argentina nacházela.¹⁶⁰ Část peněz z prodeje Oeste připadla provincii Buenos Aires, jejíž finanční situace byla taktéž kritická. Po tři roky, od roku 1889 do roku 1891, vydělávala

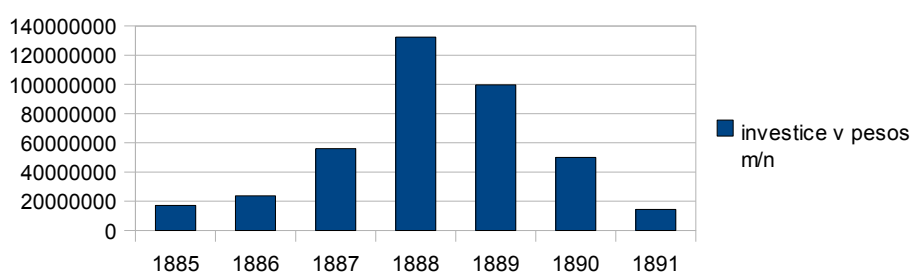
¹⁵⁹ Williams, John; *Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money*. s. 86.

¹⁶⁰ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 66-69

provincie necelých 6 milionů pesos m/n, zatímco její výdaje činily 17 milionů pesos m/n. Provincie Buenos Aires, tak měla na svědomí téměř třetinu ročního zadlužení státu. V roce 1890 totiž argentinský schodek představoval částku 36 140 000 pesos m/n.¹⁶¹

Prodejem Oeste získala argentinská vláda finanční prostředky na amortizaci svých dluhů, nicméně situace již byla natolik vážná, že z ní nebylo cesty zpět. Britové naopak koupí Ferrocarril Oeste (od této chvíle již Buenos Aires Western Railway) ztratili jediného velkého konkurenta a získali rozhodující převahu na poli železniční dopravy v Argentině.

Zahraniční investice do argentinských železnic v letech 1885–1891



Graf 7: Originál v pesos de oro. Zachován kurz, viz. Ilustrace 6 a pro rok 1891 zachován kurz z roku 1890. Zdroj: Williams, John; *Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money*. s. 91. Kurz pro roky 1889–1891 ed. Bethell, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 346-347.

Jako naprosto katastrofální se ukázal být vliv krize na argentinské akcie a podíly. Pouze mezi srpnem 1889 a červencem 1891, kdy krize vyvrcholila klesly akcie Banco Nacional o 92 %, akcie Banco Constructor měly jen 2,5 % hodnotu akcií ze srpna 1889, hodnota akcií „cédulas“ klesla o 46 % a cena zlata stoupla mezi říjnem 1889 a červencem 1891 dvojnásobně. V podobném časovém horizontu, od března 1889 do července 1891, byl zaznamenán i významný pokles hodnot státních dluhopisů a akcií železničních společností. Cena státních dluhopisů vztahujících se k půjčce z roku 1889 klesla na třetinu své hodnoty a akcie Buenos Ayres Great Southern o necelých 60 %. Nejdramatičtější pokles zaznamenala společnost

¹⁶¹ Williams, John; *Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money*. s. 118-119.

Central Argentine, jejíž akcie během března 1889 a července 1891 ztratily 80 % své hodnoty.¹⁶² Během čtyřletého období vlády Juaréze Celmana zároveň stoupla inflace o 12 % a míra znehodnocení měny dosáhla necelých 15,5 %. Naproti tomu díky rozmařilé finanční politice stoupla míra ekonomického růstu o 5,4 %. Jeho nástupce Carlos Pellegrini, který se ve zbývajících dvou letech musel potýkat s následky krize dokázal snížit inflaci na 10,9 % a stlačit devalvaci měny na 12 %. Ekonomický růst se zcela zastavil a naopak vykazoval zápornou hodnotu -4,4 %. Během let 1893–1898 se pak míra inflace dostala do záporných čísel a krize byla definitivně zažehnána.¹⁶³

Zajímavý byl i vliv Baringovy krize na příliv imigrantů. Zatímco v roce 1889 přišlo do Argentiny 260 909 imigrantů, v roce 1890 jejich počet klesl o 60 % na 110 594 a o rok později o další polovinu na 52 097 osob. Po zklidnění situace se imigrační křivka začala opět pozvolně zvedat, takže v roce 1891 přicestovalo 73 294 osob a v roce 1892 jejich počet narostl na 84 420. Během zmíněného období naopak logicky stoupl počet emigrantů. Přestože ještě v roce 1888 emigrovalo z Argentiny pouhých 16 842 osob, o rok později to již bylo 40 649 a emigrační vlna vyvrcholila během let 1890 a 1891, kdy zemi pokaždé opustilo více než 80 000 osob. Rok 1891 byl jediným, kdy emigrace převýšila imigraci. Celkem v období mezi roky 1888–1892 do Argentiny přišlo 652 526 osob a 266 257 osob emigrovalo. Největší zastoupení měli jak v případech imigrace, tak emigrace Italové.¹⁶⁴

Po svržení Juaréze Celmana zůstala u moci Partido Autonomista Nacional, avšak do strany začala proudit čerstvá krev. Svou pozici i přesto uhájil Julio Roca, který byl nadále jedním z lídrů strany. Carlos Pellegrini, který nahradil Juaréze Celmana v prezidentském křesle musel čelit složité finanční situaci. Přes svou snahu o škrty musel jako jednu z prvních věcí ve funkci potvrdit emisi dalších bankovek v celkové hodnotě 60 milionů pesos m/n. V listopadu 1890 krize vyvrcholila, když banka Baring Brothers nejen že nedovolila odklad plateb dluhu, ale ani nebyla schopná poskytnout

¹⁶² Tamtéž. s. 122.

¹⁶³ ed. Della Paolera, Gerardo; Taylor, Alan; A New Economic History of Argentina. s. 54.

¹⁶⁴ Memoria del Comisario General de inmigracion correspondiente al año 1893. s. 72-76.

čtvrtletní platbu stávajících půjček. Argentinský zahraniční dluh byl vsutku obrovský, v roce 1892 přesahoval 600 milionů pesos m/n. Vzrostly i výdaje vlády, které v roce 1889 činily 107 milionů pesos m/n a v roce 1890 95 milionů pesos m/n. Argentinské příjmy sice také vzrostly, ale protože v daném období dosáhly pouze 72,9 milionům respektive 73,1 milionům pesos m/n musel být deficit pokryt zahraničními úvěry. V roce 1891 musely být Banco Nacional, Banco de la Provincia de Buenos Aires a také některé další provinční banky likvidovány. Stát následně učinil některá daňová opatření (například výše zmiňované daně z alkoholu, tabáku, či cukru) a opět se pokusil navázat spolupráci s Bank of England a s Rotschild Committee, který měl dohled nad restrukturalizací bankovního domu Baring Brothers. Na konci roku 1891 byla znovuotevřena národní banka s pozměněným názvem Banco de la Nación a až na jednu další emisi bankovek v hodnotě 50 milionů pesos m/n nebylo potřeba dalších finančních zásahů. Situace se postupně uklidnila a nakonec i obrátila. Cena zlata klesla, na konci století bylo papírové peso přeceněno na fixní hodnotu vůči zlatu a Argentina začala s předstihem plnit veškeré finanční závazky vůči zahraničním věřitelům.¹⁶⁵

Pro shrnutí Baringovy krize, je třeba pohlédnout na situaci ze širšího hlediska. V letech 1881–1884 Argentina zaznamenala slušné profity z výstavby železnic a celková konsolidace země přispěla k přílivu zahraničního kapitálu v letech 1885–1890, jehož hodnota dosahovala 140 milionů liber. Toto období kulminovalo obdobím spekulací a vyvrcholilo deziluzí mezi evropskými investory v roce 1889. Okamžitý dopad to mělo hned o rok později. Díky půjčkám narostly závazky argentinské vlády vůči věřitelům až o 60 %, dlouho předtím, než mohla být naplněna produktivní kapacita. Toto břemeno Argentina okamžitě nepocítila, ale v roce 1890 vyvrcholila bezstarostná finanční politika krizí, která znamenala konec přílivu zahraničního kapitálu z půjček.¹⁶⁶ Jejich maxima dosáhla Argentina již v roce 1888, maximálního dovozu zboží ze zahraničí o rok později. V

¹⁶⁵ ed. Bethell, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol 5. s. 346-347.

¹⁶⁶ Ford, Alec; *British Investment in Argentina and Long Swings, 1880-1914*. In: *The Journal of Economic History*. s. 658.

oblasti výstavby železnice se krize projevila později, takže k největšímu rozšíření dosavadní železniční sítě došlo v roce 1891, kdy bylo nově zprovozněno přes tři tisíce kilometrů trati. Poté však další výstavba téměř ustala.¹⁶⁷

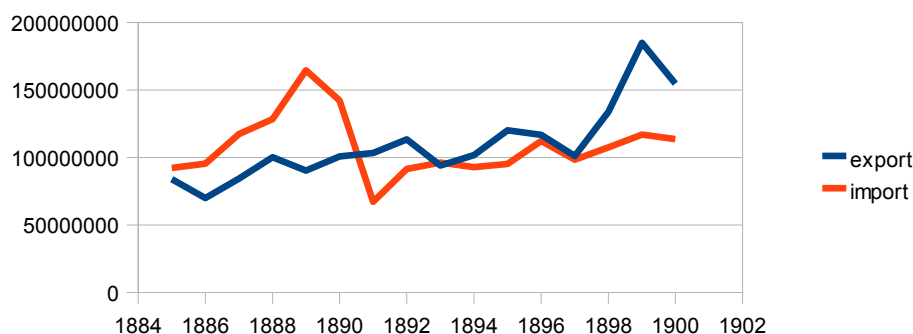
Argentina se v nejbližší době musela spolehnout jen na svůj vývoz. Její situace však byla o to složitější, že objem exportu od roku 1890 do roku 1896 díky nestabilní ekonomické situaci klesal. Zásadně poklesly i reálné mzdy, například Buenos Ayres Great Southern vyplácela na počátku roku 1890 svým stálým zaměstnancům jen polovinu mzdy kryté zlatem. Finanční prostředky se pak společnost snažila získávat z poplatků za přepravu zboží, u nichž taktéž vyžadovala alespoň poloviční krytí zlatem. Nepokoje v zemi na kterých měla podíl i nově vzniklá, radikální politická strana Unión Cívica v čele se svým lídrem Leandro Alemem prezidenta Celmana donutily k personálním změnám a reorganizaci vlády. Na křeslo ministra financí usedl José Evaristo Uriburu, pozdější argentinský prezident. Navrhoval razantně zvýšit daně a ve své zprávě vztahující se k finanční politice argentinských bank prokázal protizákonné machinace jeho vedení. Vzhledem k těmto okolnostem požadoval odstoupení prezidenta Banco Nacional. Celman jej však zamítl propustit a Uriburu ze svého úřadu záhy odstoupil. Během jednoho dne pak cena zlata stoupla o 40 %.¹⁶⁸ Změna finanční politiky však byla nutností. Na postupné amortizaci dluhů se významně podepsala osobnost Arregla Romera, který následně z postu ministra financí dokázal zajistit odložení splátek zahraničním věřitelům, čímž ulehčil proces obnovy argentinské ekonomiky.¹⁶⁹

¹⁶⁷ Ford, Alec; Argentina and the Baring Crisis of 1890. In: Oxford Economic Papers. New Series. s. 138-139.

¹⁶⁸ Ferns, Henry; The Baring Crisis Revisited. In: Journal of Latin American Studies. s. 258.

¹⁶⁹ Rock, David; Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Alfonsín. s. 218.

Argentinská obchodní bilance v letech 1885–1900



Graf 8: Exportované a importované zboží v pesos de oro v letech 1885-1900. Zdroj: Williams, John; Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money. s. 183.

Přestože si krizi svou neuváženou finanční politikou více méně zavinila sama Argentina, pro některé Argentince se od této chvíle stala jejím viníkem právě Velká Británie. Tyto nálady souvisely nejen s růstem radikalismu v Argentině, ale i s dominantní pozicí, kterou Britové zastávali v argentinské ekonomice. Svůj podíl na tomto negativním vztahu některých Argentinců k Britům měla i skutečnost, že kromě obchodu ovládali i dopravu a de facto celou ekonomickou sféru. Z Grafu 8 je viditelná zmiňovaná snaha argentinské vlády zintenzivnit svůj export, který se na několik dalších let po krizi stal hlavním zdrojem argentinských příjmů. Dalším znatelným krokem bylo razantní snížení importu, což však částečně souviselo i s neochotou zahraničních výrobců dovážet zboží do ekonomicky nestabilní Argentiny. Na konci 90. let pak se splacením dluhu a stabilizací měny viditelný ekonomický růst.

I z tohoto důvodu není tvrzení, že argentinská ekonomika začala po krizi v roce 1890 růst pouze v důsledku pozdějšího přílivu silného zahraničního kapitálu, investic a měnové expanze přesné. Významně jí ovlivnila i zvýšená produktivita, export, a po roce 1897 i příznivý poměr cen dovozu a vývozu. V období od roku 1890 do roku 1896 zabránil rychlejšímu zotavení argentinské ekonomiky také pokles cen primárních

produktů v Evropě. Poté se stoupajícími cenami zvedla také hodnota argentinských akcií na burze.¹⁷⁰

Období od roku 1890 do roku 1898 bylo pro prezidenty Carlose Pellegriniho (1890–1892), Luise Sáenze Peñu (1892–1895) a José Evarista Uriburu (1895–1898) složité, protože stát byl stále ovlivněn Baringovou krizí. Dluh se Argentině podařilo splatit v březnu 1897. Dobrým příkladem politické a ekonomické nestability bylo období vlády Luise Sáenze Peñi. Peña pobyl v úřadu pouhých 27 měsíců a pro jeho vládu byly typické časté personální výměny na ministerských křeslech. Na ministerstvech zahraničí a vnitra se vystřídalo sedm ministrů, ministerstvu spravedlnosti a ministerstvu obrany šest. Tyto výměny odrážely náhlé změny v názorech na směřování národních záležitostí. Sáenz Peña nebyl dostatečně silnou osobností a přes prezidentský systém se režim v některých okamžicích projevoval více jako parlamentaristický, v němž ministři na prezidentovy názory nebrali ohledy a provozovali svou vlastní politiku. Z těchto důvodů se mnohdy cíle jednotlivých ministerstev lišily a stát se pohyboval v začarovaném kruhu.¹⁷¹ Jeho pozici ještě více oslabily demonstrace radikálů, které prezidenta lednu 1895 donutily k předložení rezignace, již následně Kongres přijal.

Po daleko klidnějším období vlády José Evarista Uriburu nastoupil v roce 1898 podruhé do úřadu Julio Roca a podařilo se mu dosáhnout toho, v čem ve svém prvním prezidentském období selhal. Vytvořil z argentinské měny pevnou valutu krytou zlatem. Zákon z roku 1899 ustálil směnný kurz a peso moneda nacional se stalo stabilním. Do první světové války proudilo více zlata do země než ze země a Argentina hospodařila se svými peněžními zásobami bez větších problémů. Objem peněz v oběhu na jednoho obyvatele od roku 1899 do roku 1930 činil 100–110 pesos.¹⁷²

¹⁷⁰ Ferns, Henry; The Baring Crisis Revisited. In: *Journal of Latin American Studies*. s. 271-272.

¹⁷¹ ed. Gallo, Ezequiel; Ferrari, Gustavo; *La Argentina del ochenta al centenario*. s. 224-226.

¹⁷² Ferns, Henry; The Baring Crisis Revisited. In: *Journal of Latin American Studies*. s. 272.

Druhé období argentinské hospodářské prosperity 1900–1914

Argentina po svém vymanění se z působení vlivu Baringovy krize začala plně využívat svého potenciálu a stala se jednou z nejvíce prosperujících zemí světa. V minulých kapitolách byl již nastíněn vývoj v jednotlivých provinciích ze kterého vyplývá důležitost produkce a exportu obilovin a masa typická pro toto období. Produkce masa se zintenzivnila, což mělo za následek rozšíření oblastí s vysázenou vojtěškou, kukuřicí a dalšími obilovinami vhodnými pro výkrm dobytka. Z provincií Buenos Aires, Córdoba a La Pampa se stala téměř výhradní centra chovu dobytka. Tyto faktory vedly ke zvýšení produkci masa, jehož hlavním odběratelem byla Velká Británie.¹⁷³ Pouze během let 1887 až 1907 vzrostlo na úkor sušeného masa množství exportovaného masa mraženého o 51 % a díky pravidelnému střídání vysazování pšenice a vojtěšky (nejčastěji po tři až pětiletých intervalech) se půda tolik nevyčerpávala. Tato obměna pěstovaných produktů umožnila půdu využívat až šestkrát intenzivněji. Naopak vysázená pšenice nutila ranče k investicím do výstavby mlýnů, čímž došlo k jejich začlenění do exportu obou nejdůležitějších vývozních produktů.¹⁷⁴ V roce 1908 dosahovala hodnota živého argentinského dobytka téměř 1,5 miliardy pesos m/n (129,37 milionů liber), z něhož necelé dvě třetiny tvořil dobytek, 19 % ovce, 14 % koně a zbytek vepří, muly, osli a kozy. Jen do Buenos Aires bylo každodenně dopraveno a spotřebováno 425 000 litrů mléka, jedna tuna smetany, dvě tuny másla a tři tuny sýra. Máslo dokonce Argentina exportovala, v roce 1908 statistiky hovoří o tři a půl tunách v hodnotě 3,25 milionů pesos m/n.¹⁷⁵

¹⁷³ ed. Bethell, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 349-350.

¹⁷⁴ Schwartz, Herman; *Foreign Creditors and the Politics of Development in Australia and Argentina, 1880-1913*. In: *International Studies Quarterly*, s. 293.

¹⁷⁵ ed. Ogilvie, Campbell; *Argentina from the British Point of View and Notes on Argentine Life*. s. 6-7.

Srovnání s chovem dobytka v Uruguayi potvrzuje, že Argentíně se na počátku 20. století podařilo stát se produktivním a levným producentem hovězího masa na světových trzích. Ještě v roce 1913 zpracovávala Uruguay 72 % ze své produkce hovězího na kůže, sušené maso a různé extrakty velice nízké kvality. Uruguay byla tímto rozložením oproti svému sousedovi asi dvacet let pozadu. Mezitím bylo argentinské hovězí dopravováno k exportu do Buenos Aires za 60 % nákladů, než které mělo USA a přepravovalo jej taktéž železnicí do Chicaga.¹⁷⁶

Pouze množství exportovaného mraženého masa stoupl z 267 tun v roce 1894 na 328 278 tun v roce 1914. Dále stoupl množství exportovaných masových konzerv a chlazeného masa. Oproti tomu počet exportovaných živých zvířat klesl na polovinu a množství sušeného masa kleslo během stejného časového období o 95 %. Pro úplnost dodejme, že celkový objem exportu byl s rokem 1894 nesrovnatelný. V roce 1894 činil export masa 26,7 milionů pesos m/n a o dvacet let později 288,6 milionů pesos m/n. Tento údaj zahrnoval kromě masa i kopyta, kosti, rohy, sušenou krev nebo dršťky. V přepočtu na kusy bylo v roce 1914 poraženo 1,5 milionu kusů dobytka (krav, býků a telat), 2,3 milionu kusů ovcí a jehňat a 5000 prasat. Nejvíce zvířat bylo poraženo na jatkách v Buenos Aires, které byly zároveň hlavním tuzemským dodavatelem masa a zaměstnávaly největší množství osob – 10 460. Dalšími centry, kde fungovala větší jatka bylo Entre Ríos a Santa Cruz. Továrny byly mechanizovány a nacházely se zde i chladicí systémy na uchovávání masa. Před první světovou válkou pracovalo na jatkách 15 644 osob, 84 % tvořili muži, ale pracovaly zde i ženy a asi 1200 dětí. Většinu zaměstnanců tvořili přistěhovalci, mezi muži vycházeli dva imigranti na jednoho Argentinece. Cena masa se pohybovala okolo 0,39 pesos m/n za kilogram hovězího, 0,24 pesos m/n za kilogram skopového a 0,58 pesos m/n za kilogram vepřového.¹⁷⁷

¹⁷⁶ Schwartz, Herman; Foreign Creditors and the Politics of Development in Australia and Argentina, 1880-1913. In: International Studies Quarterly, s. 293.

¹⁷⁷ Tornquist, Ernesto; The Economic Development of the Argentine Republic. s. 105-110 a 267.

Z chovu dobytka se na počátku 20. století stal tak dobrý byznys, že ti nejbohatší velkostatkáři často trávili mnoho času v Evropě nebo ve svých sídlech zbudovaných v Buenos Aires. Se vzrůstajícím bohatstvím se zvyšovala i jejich sociální pozice, takže například v předválečné vládě prezidenta Roque Sáenze Peñi (pozor na záměnu s prezidentem Peňou z období po Baringově krizi) se ve vládě nacházeli téměř výhradně zástupci reprezentující tuto vrstvu. Kromě samotného prezidenta byli velkými vlastníky půdy i viceprezident, ministři vnitra, zahraničí, financí, námořnictva, zemědělství a veřejné správy. Zajímavé také je, že tato privilegovaná vrstva si své pozice z velké části udržela i v období radikálních vlád po roce 1916.¹⁷⁸

Skupinou, která v tomto koloběhu hrála také významnou roli byli kromě chovatelů, velkostatkářů, společností na balení masa, dělníků a zahraničních odběratelů také samotní argentinští konzumenti. V roce 1914 měla jen provincie Buenos Aires skoro dva miliony potencionálních konzumentů. Protože se nejednalo o venkovany, nýbrž obyvatele měst, poptávka po mase zde byla daleko větší. Rozdílné sociální postavení mělo sice vliv na množství a kvalitu kupovaného masa, přesto k největším konzumentům patřila nižší–střední a střední vrstva imigrantů, přístavních dělníků, drobných řemeslníků, obchodníků a úředníků. Ta tvořila v roce 1914 asi dvě třetiny populace Buenos Aires. Tito konzumenti spotřebovali velké množství „bife de lomo“, „bife de chorizo“, koňského masa, pečeně nebo vařeného, dušeného hovězí nižší kvality, z něhož se připravovalo „puchero“. Z uvedeného vyplývá, že hlavním aspektem k nákupu masa nebyla pro střední argentinskou vrstvu kvalita nýbrž kvantita.¹⁷⁹

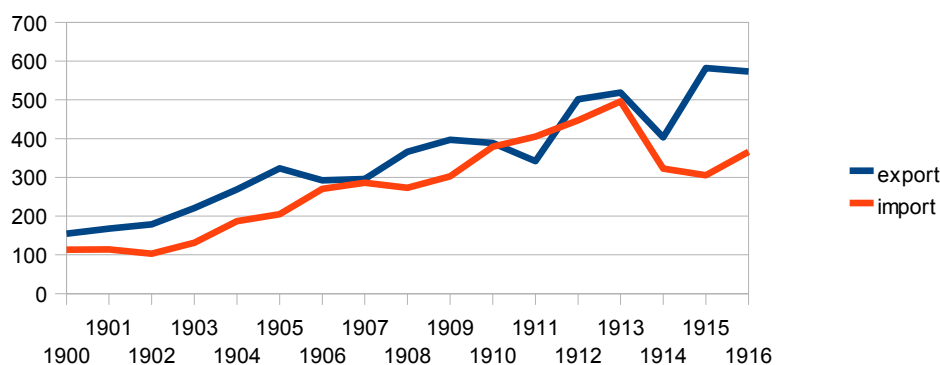
V roce 1914 vysázená pšenice zaujímala plochu 16 milionů akrů a plocha vysázené vojtěšky stoupla ze dvou milionů akrů v roce 1895 na 19 milionů akrů v roce 1914. Díky pokračujícímu exportu obilovin tak celkový export před první světovou válkou přesáhl 1,1 miliardu pesos m/n (v roce 1913 přibližně 520 milionů pesos de oro, viz. Graf 9. Exportu také prospělo,

¹⁷⁸ Smith, Peter; *Politics and Beef in Argentina*. s. 47-49.

¹⁷⁹ Tamtéž. s. 51-52.

že během let 1900–1914 klesl počet malých rančů a původně dominantních velkých estancií a naopak stoupl počet středně velkých rančů, které využívaly půdu efektivněji a byly schopny vyprodukovat v přepočtu na akr půdy větší množství masa s tolik kýženým ziskem.¹⁸⁰

Argentinská obchodní bilance v letech 1900–1916



Graf 9: Argentinský export a import v letech 1900–1916 v milionech pesos de oro. Zdroj: Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 140.

Export masa, který v průběhu 20. století zažil mimořádný rozvoj však až do roku 1914 ani z poloviny nedosahoval množství exportovaného obilí, které bylo během let 1910–1914 každoročně vysazováno na více než 20 milionech hektarů půdy. V letech 1900–1904 dosahoval průměrný každoroční export masa 277 milionů pesos m/n a v letech 1910–1914 dokonce 468 milionů pesos m/n. Nejvíce se exportovala pšenice a kukuřice.¹⁸¹ Objem exportovaného zboží byl tak velký, že ani úpravy zákona, které vedly k větší kontrole soukromých železničních společností a jejich vozového parku nedokázaly problémy v období sklizně řešit. Přehplněné přístavy a zahlcené železnice byly problémem pro každého většího producenta. Vozy s nákladem se hromadily v přístavištích a čekaly na přeložení, zatímco lodě zase blokovaly přístavy. Vše bylo způsobeno

¹⁸⁰ ed. Bethell, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 350.

¹⁸¹ Díaz Alejandro, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 3-5.

nedostatkem vozového parku. Například dle odhadu listu *The Times Buenos Aires Correspondent* bylo pro ranou sklizeň (1911–1912), která začínala v prosinci a týkala se pšenice, lněného semínka, ovsa a ječmene pro export zboží do Evropy zapotřebí 3800 lodí o tonáži 1500 tun, přičemž ještě minimálně dalších 1900 lodí bylo potřeba na export kukuřice o měsíc později.¹⁸² V tomto roce byl navíc objem sklizně zmíněných plodin jeden z nejvyšších v období před první světovou válkou, když pšenice, lněné semínko, kukuřice a oves byla sklizena z 12 milionů hektarů půdy. Ve skutečnosti byly tyto plodiny vysázeny na ještě větším území, dalších 8 milionů hektarů půdy bylo sice obděláno, sklizeň však neurodilo.¹⁸³ Z oněch 20 milionů hektarů obdělávané půdy zahrnovala v roce 1912 pšenice plných 7 milionů hektarů. Celkem v letech 1895–1914 vzrostla rozloha obdělávané půdy z 5 milionů na 24 milionů hektarů. Půda osetá pšenicí se ztrojnásobila, kukuřičná pole zvětšila svou rozlohu čtyřikrát a setba lnu byla oproti roku 1895 pětinasobná.

Srovnání celkové produkce pšenice a její exportované části dokazuje, že v letech 1904–1909 činil poměr exportované pšenice maximálně 70 % a minimálně 59 % a v období mezi lety 1910–1913 zaujímala vyvezená pšenice 53–58 % z veškeré produkce. Přes špatnou úrodu zaznamenal s počátkem první světové války export pšenice razantní pokles, když v roce 1914 bylo vyvezeno pouhých 34 % z její úrody. Nižší poměr Argentina naposledy zaznamenala v roce 1897, kdy však většinu zaseté pšenice zničily povodně a mráz. Tento rok celkově naprosto vybočoval z průměrné argentinské produkce, která se v letech 1904–1913 pohybovala mezi 3,5–5 miliony tun pšenice. V roce 1914 celková úroda činila 2,85 milionů tun pšenice, což bylo s ohledem na osetých 6,6 milionů hektarů půdy bráno, jako chudá sklizeň. S počátkem první světové války nelze jednoznačně tvrdit, že Argentina ztratila pouze odbytiště svých zemědělských produktů. Přišla také o důležitou část pracovní síly, kterou tvořili sezónní dělníci

¹⁸² Cit. Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 70-71.

¹⁸³ Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 26-28.

přijíždějící z Evropy do Argentiny na období sklizně, tzn. na konci kalendářního roku.¹⁸⁴

Již od poloviny 90. let 19. století se centrum produkce pšenice přesunulo z provincie Santa Fé dále na jih, do provincie Buenos Aires a dále směrem k Bahía Blanca. V roce 1901 tato oblast poprvé vykazala větší úrodu než Santa Fé, když zde bylo obděláno více než 800 000 hektarů půdy. Relativní stabilita argentinské produkce pšenice byla dána tím, že na konci první dekády dvacátého století byla pěstitelská zóna rozložena do velkého území, zahrnujícího provincie Entre Ríos, Santa Fé a sever Buenos Aires. Celková rozloha tohoto srdce vlastní produkce pšenice činila necelých 390 000 km². Vzhledem k rozloze bylo minimalizováno nebezpečí přírodní katastrofy, které by zničilo úrodu. Argentina se při svém vývozu nadále opírala o soukromé farmáře, kteří pracovali na pronajaté půdě. Na své půdě pracovalo v roce 1906 jen 26 % farmářů z provincie Buenos Aires a 37 % farmářů ze Santa Fé. Tento poměr zůstal více méně zachován i v roce 1910, přestože během deseti uplynulých let stoupl počet farem v provincii Buenos Aires o 65 % (z 11 500 na 18 000) a v Santa Fé dokonce více než trojnásobně (z 8000 na 27 000).¹⁸⁵

Část sklizně určená k exportu byla dopravována po železnicích na pobřeží. Nejdůležitějšími přístavy, které zásobovaly světový trh argentinským obilím byly Buenos Aires, Rosario a Bahía Blanca. Modernizace přístavů a snaha britských železničních společností o propojení pěstitelských zón v provinciích Córdoba a Santa Fé s Buenos Aires sice udělaly z druhého největšího přístavu Rosaria největší tuzemské překladiště exportované pšenice, avšak jeho podíl na celkovém exportu obilí klesl o jednu třetinu. Je s podivem, že neoddiskutovatelné centrum Argentiny Buenos Aires mělo až do konce 19. století zastaralá přepravní zařízení a zejména mělké přístaviště. Nové přístaviště a doky byly zbudovány až v roce 1897 a nová překladiště mohla na počátku 20. století uskladnit až 76 000 tun obilí a naložit až 900 tun za hodinu. Důležité postavení měl i druhý

¹⁸⁴ Rock, David; Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Alfonsín. s. 219-221.

¹⁸⁵ Scobie, James; Revolution on the Pampas. s. 49-50.

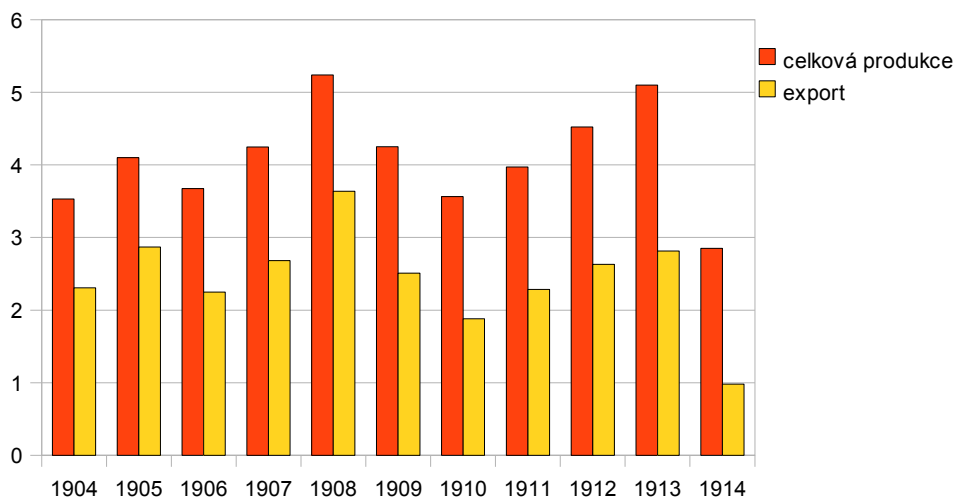
přístav Buenos Aires, který se nacházel 40 kilometrů od města, La Plata. Jeho přírodní podmínky byly daleko lepší než ty v Puerto Madero v Buenos Aires, avšak samostatné komerční centrum se z něj nikdy nestalo. Jednak přípluvší lodě upřednostňovaly obchod přímo v Buenos Aires a ve chvíli, kdy už se v docích nacházely, nechtěly zbytečně cestovat pro náklad jinam, a za druhé i drážní společnosti měly zájem na centralizaci obchodu přímo v Buenos Aires. Za tímto účelem dokonce poskytovaly slevy pro lodě obchodující přímo v Buenos Aires nebo Puerto Madero. Přístavem, který na konci 19. století prožil největší rozvoj byl bezpochyby v Bahía Blanca. Ten až do roku 1890 neexportoval ani tunu obilí, avšak již o dva roky později patřil k nejdůležitějším přístavům v oblasti a v roce 1905 dokonce export z Bahía Blanca tvořil čtvrtinu národního exportu. Nově vznikající a stále modernizovaná sila ale nezajistila mechanizaci nakládání obilí na lodě. Velice často přístavní dělníci museli pytle s obilím nosit a jejich obsah sypat do úložných prostorů lodě. Tato špatně finančně ohodnocená, fyzicky náročná práce měla v pozdějších letech (v Buenos Aires poprvé v letech 1911–1912) za následek propuknutí stávek přístavních dělníků. Ve srovnání s argentinskými přístavy na tom byly přístavy v Chicagu nebo v New Yorku daleko lépe, protože disponovaly moderními mechanizovanými přepravníky.¹⁸⁶

Přes nesporné úspěchy argentinského exportu obilí nedosáhl vývoz mouky nikdy takového významu. V 90. letech 19. století byla hlavním odběratelem argentinské mouky Brazílie, avšak protekční cla, která Argentina po Baringově krizi zavedla na tabák, cukr a yerbu maté zhoršila ekonomické vztahy mezi oběma zeměmi a Brazílie dočasně obrátila svou pozornost na dovoz mouky ze Severní Ameriky, zejména z USA. V prvním desetiletí se však role opět obrátily a Argentina vyvážela do Brazílie pětkrát více mouky než USA. Argentinský vývoz mouky se od počátku 20. století do první světové války pohyboval zhruba na 100 000 tunách ročně, většinu koupila již zmiňovaná Brazílie, avšak argentinské mlýny byly ovlivněny i

¹⁸⁶ Tamtéž. 106-108.

poptávkou domácího trhu, který ročně spotřeboval zhruba 700 000 tun mouky.¹⁸⁷

Celková produkce a export pšenice v letech 1904–1914



Graf 10: Poměr vyprodukované a exportované pšenice v letech 1904–1914. Údaje uvedeny v milionech tun. Zdroj: Rock, David; Argentina 1516–1987. Desde la colonización española hasta Alfonsín. s. 220.

Argentina měla v oblasti zemědělství dlouhodobé problémy se spekulacemi s půdou a s vlastními vztahy mezi velkostatkáři a nájemci půdy. Většina nájemců půdy byla až do roku 1912 silně závislá na dobré vůli pronajímatele, který nájemce mnohdy utiskoval. I díky tomu došlo právě v roce 1912 k povstání malých a středních soukromých farmářů v provincii Santa Fé, známé jako „Grito de Alcorta“. Farmáři, kteří podepisovali s pronajímateli smlouvy o pronájmu na dobu určitou si osvojili systém oživování půdy pravidelnou změnou druhu zasévané plodiny, včetně zanechání půdy ladem, či jejího využití k pastvě dobytka. Z těchto důvodů pronajímanou půdu jen neochotně modernizovali. Zemědělské osady tak mnohdy sestávaly jen z hrubě otesaných srubů, či přechodných chatrčí.¹⁸⁸

Ačkoliv imigrační vlna, která vrcholila v letech 1904–1914 osidlovala úrodné oblasti za účelem vidiny zbohatnutí ze zemědělské produkce,

¹⁸⁷ Tamtéž. s. 112-113.

¹⁸⁸ ed. Bethell, Leslie; The Cambridge History of Latin America vol. 5. s. 401-402.

zejména pro velkostatkáře se v období sklizně objevoval problém nedostatku pracovních sil. Ten řešili tzv. „golondrinas“, čili vlaštovky. Tak nazývali Argentinci vrstvu, která se vytvořila po revitalizaci argentinské ekonomiky způsobené Baringovou krizí. Jednalo se sezónní dělníky zejména z Itálie, Španělska, ale i z dalších částí Evropy, kteří každoročně v říjnu nebo v listopadu připluli do Argentiny, aby uspokojili poptávku po pracovní síle během sklizně. Za dva týdny si byli schopni „golondrinas“ vydělat na zpáteční palubní lístek, to co vydělali v dalších třech až čtyřech měsících si odvezli zpět do Evropy a za rok tento koloběh absolvovali znovu.¹⁸⁹

Exportní politika Argentinské republiky by nikdy nebyla zajištěna bez dalšího rozšíření železniční sítě. Do roku 1914 se mezi argentinskými drážními společnostmi definitivně vyčlenila tzv. „Big Four“, jež označovala čtyři největší a nejvlivnější argentinské společnosti zabývající se železniční dopravou.¹⁹⁰ Byly to Buenos Aires Great Southern, Buenos Aires & Pacific, sloučená Central Argentine a Buenos Aires & Rosario a Buenos Aires Western. „Big Four“ obsluhovala většinu tratí, které byly ovládány britskými společnostmi a výrazně ovlivňovala i státní linky. V roce 1903 obsluhovaly společnosti Buenos Aires Great Southern a Central Argentine dvě pětiny všech provozuschopných argentinských tratí a v roce 1914 vlastnila „Big Four“ více než polovinu ze 33 500 kilometrů argentinských tratí.¹⁹¹

Pro argentinskou železnici byl již od počátků jejího budování typický prstencovitý tvar budovaných železnic, který vycházel z Buenos Aires, coby centra z něhož se železniční linky paprskovitě rozdělovaly na severozápad, jih a západ. Díky absenci rozlehlých pohoří údolí i rozvětvených řek bylo možné dráhu stavět bez větších obtíží. Další výhodou byla možnost využít v

¹⁸⁹ Scobie, James; *Revolution on the Pampas*. s. 53.

¹⁹⁰ Miller, Rory; *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries*. s. 133.

¹⁹¹ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 197. Údaje o přesné délce argentinské železnice v roce 1914 se u mnohých autorů rozcházejí. Lewisův údaj souhlasí s údajem E. Tornquista, ale například W. Wright uvádí celkovou délku 22 066 mil (cca 35 500 km), s čímž souhlasí i D. Platt. viz. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 87, Platt, Desmond; *Latin America and British Trade 1806-1914*. s. 68, Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 117.

pampách širokorozchodný typ kolejí na kterých byla možnost transportu zboží ve větších a prostornějších vagónech. Přes tato pozitiva se musela argentinská vláda i soukromí investoři potýkat s určitými problémy. Argentina totiž byla dlouho zcela závislá na dodávkách paliva, kolejí a dalšího materiálu na výstavbu. Navzdory tomu se v Argentině do první světové války vybuďovala rozlehlá železniční síť, která nejen že spojila velká centra obchodu s Buenos Aires, ale jež také pokryla nejúrodnější argentinské regiony a usnadnila tak export komodit na pobřeží. Z celkové železniční sítě v roce 1914 se nacházely téměř dvě třetiny v pampách, které tak byly železničními spojeními téměř dokonale pokryty a v tomto ohledu tvořily přes svou pozici ve vnitrozemí jednu z mála dobře přístupných oblastí na celém kontinentu.¹⁹²

Již od počátku 20. století bylo zřejmé, že opětné začlenění Argentiny do světového obchodu po Baringově krizi bude díky stále se zlepšující infrastruktuře zemi otevírat nové možnosti. Zahraniční kapitál proudící do železniční dopravy tvořil jednu třetinu z veškerých investic a 60 % z celkového zahraničního kapitálu pocházelo z Velké Británie. Další 30 % tvořily státní dluhopisy a již menší část pak investice do společností orientovaných na obchod, do kapitálu hypotečních bank nebo veřejných služeb. Tyto investice souvisely i s faktem, že Argentina před první světovou válkou byla Evropou výrazně ovlivněna, a kromě zahraničních vlastníků kapitálu tvořili přistěhovalci ze střední a nižší třídy asi dvě pětiny argentinské pracovní síly.¹⁹³

Právě kvalitní infrastruktura pomohla transportovat komodity rychle, levně a efektivně. Zvýšený export dal impuls drážním společnostem k snížení cen, což vyhovovalo i producentům, kteří díky levnější dopravě vykazovali vyšší zisky. Tato politika ukazovala, že prosperita drah nebyla určena nahodilými událostmi, ale stimulovala růst ekonomiky a pružně na to reagovala. Soukromé společnosti si byly vědomy svých povinností a přestože občas musely být k některým krokům nuceny, obecně kladly kromě

¹⁹² Tower, Walter; *The Pampa of Argentina*. In: *Geographical Review*. s. 301.

¹⁹³ Díaz Alejandro, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 29-30.

samotného rozšiřování železniční sítě důraz i na detaily, které jim zvyšovaly profity. Musely zákazníkům nabízet účinné, ale přesto dostupné přepravní podmínky a zůstat co nejvíce efektivní. Přestože stoupla cena práce, byly budovány další větve železnice, došlo ke zvýšení odpisů nákladů a samotné služby byly rozšířeny, drážní společnosti kýžené efektivitu v zásadě docílily. Efektivita soukromým drážním společnostem umožnila přes zvýšené náklady pokrýt výdaje z ročních příjmů. S výjimkou Buenos Aires & Pacific byly zejména společnosti se širokorozchodným typem kolejí stabilní, a přestože musely čelit nárůstu cen a mezd, ceny za dopravu zvedaly pouze výjimečně. Během let 1900–1913 hrubý příjem společnosti Buenos Aires Western stoupl o 245 %, ale jejich provozní náklady o 300 %, podobně Buenos Aires Great Southern, jehož příjmy stouply o 190 % a náklady o 240%. Provozní efektivita podporovala profit, ale po většinu času byl výdělek závislý na nových investicích.¹⁹⁴

Vztahy mezi argentinskou vládou a soukromými železničními společnostmi byly přesně vymezeny tzv. Mitreho zákonem z roku 1907. Ten byl schválen ve funkčním období prezidenta José Figueroa Alcorty, který zastával prezidentský úřad v letech 1906–1910. Přestože Národní zákon č. 5315, jak zněl jeho přesný název, z velké části rekonfiguroval a rekapituloval předchozí legislativní ustanovení, obsahoval jedno převratné ustanovení. Pojmenován nebyl po bývalém prezidentovi a osobnosti z období po Rosasově režimu Bartolomé Mitrem, nýbrž po Emilio Mitrem, jeho autorovi, který zákon dva roky připravoval. Mitreho zákon potvrzoval předchozí legislativní ustanovení a zjednodušil zákony o koncesích, které byly v mnoha ohledech komplikované. Zákon dohromady obsahoval 20 článků a dal argentinské vládě větší kontrolu nad provozem železnice. Pro vládu a investory do výstavby železnice měly největší význam tři body:

1. Vyřešení otázky práva vlády zasahovat do stanovených cen dráhy.
2. Zrušení problémového garančního systému.

¹⁹⁴ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 212-214.

3. Zavedení povinnosti soukromých drah platit poplatky vládě, k čemuž došlo poprvé v historii.¹⁹⁵

Zákon vládě umožňoval v určitých případech regulovat profity a ceny jednotlivých společností, dále přepracoval existující zákony vztahující se ke znárodnění země nutné k výstavbě železniční trati, potvrdil osvobození společností od cel v případě importu materiálu pro další výstavbu a zlepšení provozuschopnosti společností (rozuměj například vozového parku, ale i vybavení vagónů atd.), což zároveň mělo drážní společnosti přimět ke snížení sazeb za dopravu, dával státu právo odstranit tratě, které ovlivňují nebo zabraňují splavnosti vodních cest a dořešil právo znárodnění drah při zaplacení řádného odškodnění soukromé společnosti. Poskytl také určité jistoty menším společnostem a zároveň zdůrazňoval, že společnosti, které se zákonu nehodlají podřídit přijdou o výhody, které jim zákon poskytoval a budou plně daňově zatíženy dle argentinské legislativy. Mitreho zákon o železniční dopravě znamenal i nové pracovní příležitosti pro více než tisíc osob a v Argentině bylo po roce 1907 každoročně zbudováno nebo opraveno zhruba 1500 kilometrů tratí.¹⁹⁶

Zastánci zákona prohlašovali, že zákon má za úkol ochránit obě strany, tedy jak drážní společnosti, tak vládu, což se přímo potvrzovalo ve dvou dalších článcích, přesněji Článcích 8 a 9. Článek 8 rušil staré garance a nahradil je čtyřicetiletou bezplatnou přepravou materiálu a vybavení společností. Tato výsada měla vypršet 1. ledna 1947. Na oplátku měly společnosti každoročně platit taxu 3 % ze svého profitu státu. Další důležité ustanovení se nacházelo v Článku 9, který dával právo státu zasáhnout do cen, jestliže firma tři roky po sobě vykáže zisk vyšší než 17 %. Tyto dva články upevňovaly postavení státu a umožňovaly tak jeho lepší kontrolu nad činnostmi soukromých drážních společností, a to i v případech, kdy smlouvy o výstavbě a provozu drah nebyly uzavřeny s argentinskou vládou, ale s provinciemi. Zavedení tříprocentní taxy se jevilo z obou stran velice výhodně. Sám autor zákona Mitre ji považoval za symbolickou, nebyla

¹⁹⁵ Cit. Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 85.

¹⁹⁶ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 193-194.

vyšší než daň z příjmu, která byla v této době vybírána ve Velké Británii. Z taxy se navíc mohly vybudovat další silnice, které usnadnily transport zboží do železničních stanic. Zejména pro velké drážní společnosti neznamenała tříprocentní taxa zásadní finanční zatížení. Při jeho srovnání s možností bezcelního transportu výše zmiňovaného materiálu na železniční modernizaci a výstavbu, daň potvrzovala slova Emilia Mitreho o symbolické částce. Společnosti totiž mohly do této daňové úlevy zahrnout nejen materiál, ale i pohonné hmoty.¹⁹⁷

Naproti tomu odpůrci zákona se obávali negativního finančního dopadu, které mohlo zrušení garancí a jejich nahrazení finančními úlevami rozpoutat. Tyto hlasy však nebyly výrazněji brány v potaz. Navíc byly tyto obavy zbytečné. Mitreho zákon se stal novým impulsem pro rozvoj železnic v Argentině a investoři pohlížely na jejich výstavbu jako na výhodný obchod. Během let 1907–1914 se díky tomu argentinská železniční síť rozrostla o téměř 12 000 kilometrů. Roční průměrná výstavba nových tratí činila mezi roky 1907–1914 asi 1750 kilometrů, což byl ve srovnání s Evropou nadprůměr. Zákon dále oddělil dráhy státní od drah soukromých a umožnil jejich odkup v místech, kde docházelo k nebezpečí konkurence. Růst kapitálu z Velké Británie vkládaný do železniční dopravy také nepřímou ovlivňoval argentinskou hospodářskou produkci a celkový rozkvět obchodu.¹⁹⁸

Nejvýznamnější britské železniční společnosti v letech 1900–1914 rozšířily svou železniční síť zhruba o 60 %. Z tohoto průměru vybočovala pouze společnost Buenos Aires Western, která v daném časovém období zaznamenal největší nárůst obsluhovaných tratí, když z 913 kilometrů svou síť rozšířila na 2883 kilometrů. Přesto Western nepatřila k největším britským drážním firmám. Tento primát dlouhodobě držela Buenos Aires Great Southern, jejíž železniční síť před první světovou válkou dosahovala 5881 kilometrů. Je zajímavé sledovat rozšíření jejich tratí po vyhlášení

¹⁹⁷ Wright, Withrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 86.

¹⁹⁸ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 88 a Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 195-196.

Mitreho zákona v roce 1907. V tomto roce činila její délka 4069 kilometrů, během dalších tří let, v roce 1910, došlo k rozšíření o 388 kilometrů na 4457 km, ale v dalších dvou letech již vybudovaná trať dosáhla 5438 km. Razantně svou železniční síť rozšířila i Buenos Aires & Pacific, která v letech 1907–1914 vybuďovala přes 1600 kilometrů nových tratí. Tento postup se jí však částečně vymstil. Nejrychleji stavěla nové tratě v letech 1907–1910, kdy se její síť rozšířila o 1078 kilometrů. Pacific, se zvětšením své sítě výrazně navýšila své hrubé příjmy, avšak již pomaleji své příjmy čisté. Společnosti tento fakt znesnadňoval v dalším období vyplácení dividend. Oproti Buenos Aires Great Southern nebo Buenos Aires Western, které svým akcionářům vypláceli 7 % dividendy, Great Southern dokonce po zdanění, klesla vyplácená dividendy akcionářů Buenos Aires & Pacific v letech 1910–1914 z 3 % na nulu. Z dlouhodobého hlediska sice společnost plně využila možností, které skýtal Mitreho zákon, avšak podceněním krátkodobých požadavků akcionářů, jejichž cílem bylo zejména každoroční zúročení investic si Pacific vysloužila jejich hněv. Tato situace snižovala flexibilitu společnosti a nutila firmu být ve svém managementu a administrativě více konzervativní.¹⁹⁹

<i>Rok</i>	<i>Délka železniční sítě v km</i>	<i>Počet přepravených pasažérů</i>	<i>Přepravený náklad v tunách</i>
<i>1901</i>	17200	19689115	13988180
<i>1902</i>	17591	20111578	14252140
<i>1903</i>	18603	21312540	17301603
<i>1904</i>	19430	23497781	20287659
<i>1905</i>	19682	26676520	22770249
<i>1906</i>	20653	34221111	26969208
<i>1907</i>	22045	41911512	27933828
<i>1908</i>	23654	47068195	32193569
<i>1909</i>	25467	50991353	30918563
<i>1910</i>	27845	59828544	32904734

Tabulka 8: Rozvoj argentinské železniční sítě v letech 1901-1910. Zdroj: Anuario oficial de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. s. 1139.

¹⁹⁹ Lewis, Colin; *British Railways in Argentina*. s. 197-200.

Taktéž porovnání Buenos Aires Great Southern a Buenos Aires & Pacific s ohledem na rozsah vozového parku v letech 1905–1914 přináší zajímavé závěry. Srovnání je poměrně spravedlivé, protože obě společnosti operovaly převážně na širokorozchodných kolejích a k roku 1914 měly i podobnou délku svých tratí. Great Southern během tohoto období zvětšila počet svých lokomotiv z 291 na 650, s ohledem na délku železniční sítě pak v roce 1914 vycházela jedna lokomotiva na 9 kilometrů trati, zatímco v roce 1905 to bylo 13,5 kilometrů na lokomotivu. Great Southern také v roce 1914 disponovala 1084 vozy pro cestující, zatímco Pacific pouze 379. Naopak co do počtu lokomotiv měl v roce 1914 Pacific v provozu 706 strojů, v průměru jeden stroj na 8 kilometrů trati. Pacific však větší počet strojů nedokázal efektivně využít, protože nedisponoval tak velkým vozovým parkem jako společnost Great Southern. Ta měla již v roce 1905 téměř 10 000 vagónů na přepravu zboží o kapacitě 128 000 tun, přičemž do roku 1914 počet provozuschopných vagónů přesáhl 15 000 kusů a jejich kapacita dosáhla téměř 400 000 tun. Do jednoho vagónu se tak průměrně vešlo až 26 tun nákladu. Společnost Pacific měla v roce 1905 pouze 3756 vagónů, a i když po razantním rozšíření obsluhovaných drah v letech 1907–1910 vhodně doplnila i svůj vozový park, v roce 1914 disponovala zhruba 11 400 vagóny o kapacitě 270 000 tun. V porovnání s Great Southern tak nejenže měla menší vozový park, ale i menší kapacitu svých vagónů.²⁰⁰ Největší vagóny byly dováženy z USA a na širokorozchodných kolejích mohly přepravovat až 40 tun nákladu. Britské železniční společnosti však dlouho dávaly přednost použitým britským vagónům, které uvezly jen něco mezi 10–18 tunami nákladu. Přestože ve 20. století již drážní společnosti částečně využívaly i zmíněných amerických vagónů, vzhledem k tomu, že se v jejich vozovém parku stále nacházelo množství starších a menších vozů nemohla průměrná kapacita dosahovat vyšší hodnoty.²⁰¹

²⁰⁰ Tamtéž. s. 208-209.

²⁰¹ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 58-59.

Ekonomické vztahy Velké Británie a Argentiny po Baringově krizi je možné analyzovat i z pohledu pohledávek Velké Británie v Latinské Americe s ohledem na jejich poměrné zastoupení v Argentině. Z nich je patrná velká aktivita, kterou uřála Baringova krize a poté období minimálních investic v Argentině trvajících až do roku 1905. Naopak investice ve zbytku Latinské Ameriky mají s výjimkou nízkých investic v letech 1900 a 1901 vzestupnou tendenci již od roku 1895. Celkově se mezi roky 1895–1904 pohybovaly investice Velké Británie v Latinské Americe (s výjimkou zmíněných roků 1900 a 1901) od 69 do 89 milionů liber. Během dalších pěti let došlo k prudkému nárůstu pohledávek, kdy se přiblížily 200 milionům liber a v letech 1912–1914 tuto hranici dokonce přesáhly. Argentina z těchto investic do roku 1904 nikdy nezískala více než 5,1 milionu liber, což bylo ve srovnání s dvanácti miliony z roku 1889, či dokonce s investicemi z roku 1888, které přesáhly 23 milionů liber jen minimum. Přesto britská vláda po roce 1905 k Argentině opět našla cestu, když zde její investice až do první světové války pravidelně přesahovaly 12 milionů liber a v letech 1909, 1910 a 1912 dokonce opět přesáhly 20 milionů liber. Poměrově po Baringově krizi tvořily maximálně 15 % z celkových britských investic v Latinské Americe. Této hodnoty dosáhly v roce 1906. V letech 1907–1909 pak britské investice činily shodně 12 %. Velká Británie v Argentině s oblibou investovala do výstavby železnice, jejíž profity se po roce 1903 celkem pravidelně pohybovaly mezi 4–5 %. Nastíněná finanční aktivita Velké Británie nebyla vyčerpávající, protože neobsahuje soukromé investice britských občanů v zemi. Jejich angažovanost zde přitom byla zřejmá nejen ve zmíněné oblasti výstavby železnic, ale i v průmyslu, obchodu s masem a v dalších obchodních sférách.²⁰² Jednou z těchto sfér byly například hypoteční a úvěrové společnosti.²⁰³ Občané britské národnosti nebyli nikde

²⁰² Ford, Alec; British Investment in Argentina and Long Swings, 1880-1914. In: *The Journal of Economic History*. s. 659-661.

²⁰³ Hypoteční a úvěrové společnosti byly mezi britskými investory oblíbené pro relativní jistotu návratnosti investic. Mezi největší společnosti zaměřující se na tuto sféru patřily společnosti River Plate Trust, Loan and Agency, River Plate and General Investment trust Company, Mortgage Company of the River Plate nebo New Zealand and River Plate Land Mortgage Company. Více viz. Rippey, Fred; *British Investments in Latin America*. s. 165-167.

tak hojně zastoupeni jako v Argentině. Vytvořili si zde jedinou významnější komunitu v Latinské Americe, když tvořili asi 2 % z imigrace do Argentiny. Toto číslo bylo hlavně do počátku 20. století zavádějící, protože celní úřady nebyly mnohdy důsledné a dlouho například neexistovaly ani záznamy z druhých a třetích cestovních tříd. Na počátku 20. století čítala britská populace v Argentině 50 000 osob a tvořila důležitý mezičlánek pro obchodní transakce mezi Velkou Británií a Argentinou. Britové se záhy zařadili do vyšší vrstvy tvořené obchodníky, vlastníky půdy, inženýry a podnikateli, k čemuž jim dopomohly nejen obchodní kontakty, ale i fakt, že se na rozdíl od většiny imigrantů ze Španělska, či Itálie jednalo převážně o finančně zajištěné osoby, popřípadě vysoce kvalifikované specialisty.²⁰⁴

Ekonomická aktivita země po roce 1904 připomínala úspěšné období před Baringovou krizí, stále se primárně zaměřovala na export, avšak nyní již zahrnovala kromě masa a obilovin i domácí trh a byla tedy daleko rozmanitější. Zapojení domácího trhu podpořilo rozvoj průmyslu, což se projevilo i na rychlém růstu hrubého domácího produktu. Během let 1903–1913 stoupal každoročně HDP v průměru o 7,7 % a průměrná mzda o 3,4 %. Tento trend znamenal, že zatímco v roce 1870 měla Argentina oproti Brazílii nebo Mexiku pouze třetinový HDP, v roce 1913 již její HDP obě země přesáhl. Ve stejném roce argentinský hrubý domácí produkt na obyvatele zařazoval zemi na desáté místo na světě. Přestože argentinský trh nebyl dostatečně velký na to, aby mohl podporovat masovou výrobu, jako v případě průmyslově nejrozvinutějších zemí, jeho průmyslová výroba ročně stoupala o 9,6 %. Příznivé podmínky růstu ovlivnily vlastní průmyslovou produkci a mnohé firmy během zmíněného období přešly na velkovýrobu. Mechanizací prošly továrny na výrobu obuvi, které zásobovala svými stroji americká United Shoe Company. Ta distribuovala do Argentiny stroje na splátky podle produkce, takže klasičtí ševci téměř vymizeli. Podobným způsobem byl zmodernizován i tabákový průmysl, kde byly instalovány stroje na balení cigaret. Například společnost Picardo díky tomu zvýšila svou produkci mezi roky 1900–1912 z 15 000 krabiček dvanáctinásobně.

²⁰⁴ Platt, Desmond; *Latin America and British Trade*. s. 130-131.

Důležité byly i drobné doplňky, jako například pytle na obilí. Kvůli nedostatku sil a zásobníků na obilí byly dlouho poměrně žádané a v roce 1905 jich největší společnost na jejich výrobu, La Primitiva, denně vyrobila 250 000 kusů. Období mezi lety 1900–1914 se mimo jiné vyznačovalo inflací, díky níž došlo k nárůstu cen.²⁰⁵

Také další průmyslová odvětví byla postupně modernizována a jejich produkce i profit rostl. V roce 1913 jejich celkový kapitál zahrnující těžební, zpracovatelský průmysl a služby dosahoval 1,79 miliardy pesos m/n a zaměstnával více než 410 000 osob. Největší podíl měla samozřejmě výroba potravin, následovaná stavebním, oděvním průmyslem a těžbou. Jasným centrem průmyslu bylo co do počtu továren, velikosti kapitálu a množství zaměstnaných mužů, žen a dětí Buenos Aires. Ve všech významnějších provinciích pak vlastníky průmyslových zařízení byli většinou cizinci. Jednou z mála provincií, kde převažovali mezi vlastníky průmyslových zařízení Argentinci byla Salta a Catamarca. Naopak poměr mezi vlastníky – cizinci a vlastníky – Argentinci v provinciích Buenos Aires, Córdoba, Mendoza nebo Santa Fé byl až 2:1 ve prospěch cizinců.²⁰⁶

Po roce 1900 vznikly nové společnosti specializující se na mražení masa (La Blanca, Smithfield & Argentine Meat, Monte Grande, Swift & Company a další), ale docházelo k průmyslovému rozšíření i do ostatních sfér, například v roce 1908 vznikla farmaceutická firma Quimica Estrella, společnost Lanera Argentina, která byla založena v roce 1902 se specializovala na čištění vlny, v letech 1902 respektive 1914 vznikly nové společnosti na rafinaci cukru (Vilaplana a Ledesma) podobně tak i nové mlékárny La Vascongada a Kasdorf. Z uvedeného neúplného výčtu je zřejmá aktivita společností reagující na příliv investic a kapitálu a jejich zapojení do průmyslového sektoru.²⁰⁷

Zajímavé závěry přináší i srovnání Argentiny se sousední Uruguayí. Oba státy měly podobné ekonomické zaměření, přístavy Montevideo a

²⁰⁵ Rocchi, Fernando; *Chimneys in the Desert. Industrialization in Argentina During the Export Boom Years, 1870-1930.* s. 87-93.

²⁰⁶ Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic.* s. 36-42.

²⁰⁷ Vitelli, Guillermo; *Los dos siglos de la Argentina.* s. 288-289.

Buenos Aires byly nedílnou součástí transoceánského exportu. Také kulturně si byly země blízké, avšak přesto v Argentině probíhala ekonomická transformace již od roku 1852, zatímco v Uruguayi ji brzdila politická nestabilita. V 80. letech 19. století měla provincie Buenos Aires čtyřikrát více železnic než Uruguay a dvakrát více obyvatel. V ostatních částech Argentiny jako Santa Fé, Entre Ríos nebo Córdoba vytvořili imigranti základy pro exportní ekonomiku, zatímco v Uruguayi sotva nějaká existovala. V roce 1909 Argentina exportovala pětikrát více obilí, než Uruguay v uplynulých třiceti letech.²⁰⁸ Po roce 1900 se sice Uruguay a Argentina přiblížily ekonomicky, politicky se však odcizily. Zatímco Roca a jeho nástupci pokračovali v argentinském trendu vlády oligarchie, uruguayský prezident José Batlle y Ordoñez přetvořil „Colorados“ na jedno z první agrárních hnutí v Latinské Americe. Po první světové válce počáteční slabost Uruguayi paradoxně pomohla k prosazení státních reforem a vytvořila efektivnější stát, jímž do té doby byla stabilnější Argentina. Uruguay tedy přes všechny předpoklady stát se jedním z důležitých exportních center dlouho zůstala v argentinském stínu.²⁰⁹

Příliv zahraničního kapitálu ovlivňovala i politická rozhodnutí. Na počátku 20. století Argentině kvůli sporům o hranice reálně hrozil vojenský konflikt s Chile, avšak dohoda známá pod jménem Pactos de Mayo z roku 1902 situaci uklidnila. Velká Británie se stala prostředníkem k urovnání konfliktu a hranice, které zde byly stanoveny vydržely dodnes. Pactos de Mayo řešily sporné území severní a střední Patagonie. Argentina se zavázala nezasahovat do chilských záležitostí v Tichém oceánu, souhlasila s rozdělením sporného území a obě strany se zavázaly nezvětšovat svou námořní flotilu, ani další zbraně používané na moři po dobu pěti let a snížit v oblasti své vojenské jednotky dokud nebude nalezen vhodný kompromis. Byla stanovena hranice, která přisuzovala ve sporné oblasti 39 915 km² Argentině a 54 225 km² Chile.²¹⁰

²⁰⁸ Rock, David; *State-Building and Political Systems in Nineteenth-Century Argentina and Uruguay*. In: *Past & Present*. s. 176-178.

²⁰⁹ Tamtéž. s. 201-202.

²¹⁰ Etchepareborda, Roberto; *Historia de las relaciones internacionales argentinas*. s. 166-169.

V okamžiku, kdy se hovoří o politických rozhodnutích, která mezi roky 1900–1914 Argentinu významně ovlivnily nesmí být opomenut ani zákon Sáenze Peña, jež byl pojmenován po prezidentovi Roque Sáenz Peňovi. Sáenz Peña byl zaníceným podporovatelem volební reformy, kterou se mu podařilo prosadit v roce 1912. Podle jejího znění získali všichni občané Argentiny mužského pohlaví starší osmnácti let právo volit. Volební účast měla být povinná. Díky tomu výrazně stoupla volební účast a vojenská kontrola zajistila alespoň částečnou ochranu před manipulacemi s hlasy a podvody. Právo volby však neměli imigranti a ani systém naturalizace cizinců nebyl nikterak jednoduchý. Díky zákonu však argentinstí muži získali možnost vyjádřit se k politice země. To se již v témže roce začalo projevat v provinciích, kde postupně získávali politicky navrch Radikálové, čímž se zvyšoval jejich počet v Kongresu. Vše pak vyvrcholilo v prezidentských volbách v roce 1916, ve kterých zvítězil taktéž zástupce Radikálů, Hipólito Yrigoyen. Bylo to jakési potvrzení přechodu vlivu na další politickou generaci. Partido Autonomista Nacional, která byla vedoucím politickým subjektem po celé období argentinského ekonomického růstu byla nahrazena radikální stranou Unión Cívica Radical, která byla politicky dominantní v následujícím období, jež bylo ukončeno armádním pučem (ač se vzhledem k tehdejší nízké popularitě Radikálů nejednalo o nikterak krvavý střet) generála Félixé Uriburu z roku 1930. Partido Autonomista Nacional ztratila svůj vliv hlavně díky osobním rozporům a nejednotnosti, kterou dokázali Radikálové využít. Paradoxně tedy volební reforma z jejich pohledu nesplnila svůj účel a naopak pomohla Radikálům získat v Argentině rozhodující politický vliv.

Osobnost Julia Roka, která byla s Argentinou v letech 1880–1914 tak pevně spjata dostala první politický políček již v roce 1904, kdy kvůli svému vlažnému přístupu ke změně volebního zákona neměl dostatečný vliv na to, aby mohl prosadit do prezidentského úřadu svého kandidáta. Jeho role v argentinské politice nadále klesala a se zákonem Sáenze Peña se minimalizovala. Roca byl následně prezidentem Sáenzem Peňou jmenován zvláštním velvyslancem v Brazílii a o dva roky později zemřel v Buenos

Aires. Zákon Sáenze Peñi byl zejména ústupkem střední argentinské vrstvě. Nový systém měl zabránit podvodům a machinacím typickým pro období vlád argentinských elit a nesl typické znaky prosazování progresivní liberální legislativy. Jednou z jeho nevýhod ale byla nedořešená otázka imigrantů, protože jejich zapojení do argentinské politiky bylo administrativně stále velice komplikované.²¹¹

Zvýšená imigrace a rozšíření železnic mělo za následek také rozšíření osevních ploch do oblastí, kde se v minulosti nenacházelo téměř žádné obyvatelstvo. Jedním z takových případů byla imigrace do Patagonie, zejména zdejší velšské menšiny. Patagonie byla historicky rozdělena do pěti částí, a to na Río Negro, Neuquen, Chubút, Santa Cruz a Tierra del Fuego. Jejich celková rozloha činila asi 775 000 čtverečních kilometrů, čímž překračovala rozlohu sousedního Chile. Pro oblast bylo v období na přelomu 19. a 20. století důležité jeho propojení s železnicí, nejprve s Neuquenem a později i s dalšími městy, jako Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado nebo Nahuel Huapi. Vznikla dokonce Linea Nacional del Sud, která spojovala Buenos Aires, Bahía Blanca a chilské Punta Arenas v blízkosti Ohňové země.²¹²

Velšská komunita se v oblasti Chubút natrvalo usadila již v roce 1865, přičemž nejbližší argentinské město se v té době nacházelo 800 kilometrů daleko. Tato komunita zde byla po dlouhou dobu izolovaná, takže v průběhu 20. století nelibě nesla zvýšený zájem Argentiny o oblast. V roce 1910 se v oblasti Comodoro Rivaldavia usadila skupina Búrů. Dále sem proudili Angličané, Skotové a Italové. Velšané tak ztratili mnohé ze své dlouho budované identity a část z nich dokonce z Patagonie odešla do USA.²¹³ Hospodářsky byla oblast důležitá kvůli chovu ovcí, u hranic s Chile se pěstovalo obilí a v roce 1907 byla v oblasti Comodoro Rivadavia objevena ropa. V roce 1914 měla Patagonie, která se rozlohou rovná jedné třetině celé

²¹¹ Chalupa, Jiří; Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile. s. 174-176 a Rock, David; Politics in Argentina 1890-1930. s. 34-39.

²¹² Wilcox, Marrion; Argentine Patagonia. A Land of the Future. In: Bulletin of the American Geographical Society. s. 903-907.

²¹³ Baur, John; The Welsh in Patagonia. An Example of Nacionalistic Migration. In: The Hispanic American Historical Review. s. 471 a 490-492.

Argentiny 80 000 obyvatel, z nichž více než polovinu tvořili cizinci. Kromě Evropanů se zde nacházelo i velké množství Chilanů, které z rodné země vyhnaly mizerné pracovní příležitosti.²¹⁴ Na objevená naleziště ropy kladly argentinské elity velký důraz. vláda se proto snažila předejít tomu, aby se ropná ložiska dostala do rukou cizinců. Z toho důvodu byl schválen zákon, který dával území v okolí Comodoro Rivadavia o rozloze 5000 hektarů pod výhradní správu argentinského státu bez možnosti jeho odkoupení třetí osobou. Zatímco argentinská vláda brzy započala s těžbou, soukromé společnosti byly opravdu odkázány pouze na menší ropná pole v okolí. Vlastní produkce ropy však v žádném případě nepokryla její spotřebu. Ropu Argentina dovážela převážně z Texasu a Mexika, z ropných vrtů v Patagonii dokázala vytěžit jen 7 % z roční spotřeby. Další naleziště ropy se v Argentině nacházela v provinciích Salta, Jujuy, Neuquen a Mendoza. Jejich význam však patagonské Comodoro Rivadavia nedosahoval.²¹⁵

V oblasti vývoje mezd si kvalifikovaná pracovní síla mohla v Argentině v letech 1910–1914 vydělat průměrně 0,55 pesos m/n za hodinu a tvořila tak nejlépe placenou vrstvu. Na rozdíl od ní si nekvalifikovaná pracovní síla přišla za hodinu na 0,35 pesos m/n a nezletilí dokonce pouze na 0,13 pesos m/n za hodinu práce. Kvalifikovaný zaměstnanec si ročně mohl vydělat až 1700–1900 pesos m/n a nekvalifikovaný pracovník 1000–1200 pesos m/n. Údaje ze stejného časového období hovoří o tom, že zaměstnanec drah si ročně přišel na 1081 pesos m/n, což ve srovnání s průměrným platovým ohodnocením předchozích dvou skupin nebylo mnoho. Dané platové ohodnocení však vzhledem k přijatelným cenám potravin dostačovalo. Například kilogram chleba vycházel v roce 1914 na 0,2 pesos m/n a kilogram hovězího masa na 0,4 pesos m/n. Také ceny dalších potravin se nevyznačovaly vysokou cenou, kilogram rýže vycházel na 0,31 pesos, kilogram brambor na 0,11 pesos, litr mléka na 0,17 pesos, kilogram sýra na 0,89 pesos. Z indexu cen vybraných produktů je zřejmé, že nejvíce před první světovou válkou podražily ryby. Při přepočtu

²¹⁴ Chalupa, Jiří; Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile. s. 170.

²¹⁵ Rock, David; Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Alfonsín. s. 268-269.

průměrných denních výdajů z roku 1919 na rok 1914 vychází, že průměrný Argentinec denně za jídlo, pití a cigarety utratil zhruba 0,51 pesos m/n. Jeho roční výdaje za jídlo tak činily 180–190 pesos m/n.²¹⁶

²¹⁶ Díaz Alejandro, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 42 a Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 267-273.

Ekonomický a politický vývoj Argentiny v letech 1914–1916

Argentina se v období mezi lety 1880–1914 potýkala s mnoha problémy. Ať to byly politické neshody se sousedním Chile, ekonomické krize, inflace, rozmary přírody či stávky a protesty jejích občanů. Vypuknutí první světové války však pro Argentinu znamenalo počátek exportní krize, kterou stát nemohl nijak ovlivnit. Země musela čelit nejen sníženému importu a exportu, ale i ztrátě mnoha evropských investorů, což mělo za následek ekonomický propad.

Argentinský export ovlivnila v roce 1914 i podprůměrná úroda. Předpoklady ohledně sklizně byly v prosinci 1913 mírně negativní, avšak ve výsledku se jednalo o katastrofu. Úroda pšenice klesla v období od října 1913 do září 1914 o 44 %, přičemž odhady mluvily o 34 %, len o 17 % oproti odhadovaným 12 %, klesla i úroda ovsa, ale naproti tomu úroda kukuřice stoupla o 34 %. Celkově však došlo k velkému propadu exportovaného zboží, které navíc ovlivnil začátek války. Přestože import nepřevýšil export, díky povinnosti splácet zahraniční dluh došlo k velkému odlivu zlata z Argentiny a tím pádem i k ovlivnění měny, která byla na zlato fixně vázána.²¹⁷

Pozastavení zahraničních investic vyvolalo již v roce 1913 ekonomickou depresi. Ta způsobila, že se o rok později země rozhodla zrušit možnost volné směny za zlata za argentinskou papírovou měnu peso moneda nacional, jejíž fixní kurz byl stanoven v roce 1899. Důsledkem krize došlo k bankrotům některých společností, poklesu cen pozemků a dalším souvisejícím problémům. Pro Argentinu však bylo úspěchem, že se jí na rozdíl od Baringovy krize z roku 1890 podařilo udržet stávající zahraniční dluh a nezadlužit se více. Samotná krize začala, když v roce 1913 Bank of England zvýšila úrokové sazby, aby tak reagovala na finanční ztráty

²¹⁷ Ford, Alec; *The Gold Standard 1880-1914. Britain and Argentina.* s. 171-173.

způsobené Balkánskými válkami. Zmíněný odliv kapitálu byl ještě podpořen propadem cen obilovin, masa a špatnou úrodou.²¹⁸

Oproti minulosti však Argentina měla v roce 1914 jednu velkou výhodu. Během uplynulých padesáti let prošla významným ekonomickým rozvojem, díky níž se chudá a nerozvinutá země přetvořila ve vyspělou ekonomiku. Změnila se země, změnila se populace, produkce a export již nebyl zaměřen pouze na vlnu a kůže, rozmanitost a zejména objem exportovaných produktů šel ruku v ruce s rozvojem dopravy a země se vyznačovala stabilitou a prosperitou.²¹⁹

Obecným cílem Velké Británie bylo v době propuknutí války zajistit, aby latinskoamerické státy ekonomicky spolupracovaly se státy Dohody. Bylo tomu tak zejména z toho důvodu, že trh Jižní Ameriky dlouhodobě zásoboval Evropu primárními produkty, což z něj zejména v době války činilo klíčového obchodního partnera. Přesto jihoamerické státy obecně váhaly přidat se otevřeně na stranu Dohody či Trojspolku, k čemuž je vedly mnohé pohnutky. Předně Argentina a ostatní jihoameričtí producenti nechtěli ztratit obchodní partnery přikloněním se k jedné straně, dále pak alespoň omezená podpora Německa zajišťovala, že se státy nestanou zcela závislé na spotřebitelích Velké Británie, popřípadě nedojde k prohloubení závislosti vůči USA. Německo navíc v některých státech mělo výsadní postavení v některých průmyslových odvětvích, což komplikovalo okamžité ukončení ekonomické spolupráce. Dokonce ani ve chvíli, kdy USA v dubnu 1917 vyhlásily Německu válku, některé latinskoamerické státy nepřehodnotily svůj postoj. Mexiko, Chile nebo Argentina zůstaly až do konce konfliktu neutrální, přičemž právě Argentina se během války snažila sjednotit státy Jižní Ameriky do jednotné neutrální ligy.²²⁰

Argentina dlouhodobě lpěla na zachování neutrality, avšak z exportu ve válečných letech byly zřejmé regulace, které vedly k tomu, že hlavními odběrateli argentinských produktů se staly státy Dohody. Přestože oficiální

²¹⁸ ed. Bethell, Leslie; *The Cambridge History of Latin America* vol. 5. s. 421-422.

²¹⁹ Cortés Conde, Roberto; *The First Stages of Modernization in Spanish America*. s. 151-152.

²²⁰ Gravil, Roger; *The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918*. In: *Journal of Latin American Studies*, s. 60-61.

čísla nezveřejňují možné úniky, z poměrného zastoupení je zřejmé, že hlavním odběratelem byla i nadále Velká Británie, jež v letech 1915–1916 odebrala 30 % z veškerého exportu. Dalším důležitým exportním partnerem byly USA, vzrostl význam exportu do Francie a po připojení ke státům Dohody i do Itálie. Naopak vývoz do Německa a Belgie se zcela zastavil. Německo nebylo touto politikou příliš zasaženo, protože co do pěstování obilí a dalších primárních produktů bylo na rozdíl od Velké Británie téměř soběstačné. Velká Británie v roce 1914 produkovala potraviny pouze pro 35 % své populace, zatímco Německo pro 80 %. Ze statistik vyplývá, že pokud by Velká Británie byla zcela závislá na svých vlastních zdrojích, na 1000 Britů by připadalo 17,5 hektarové pole pšenice, zatímco na 1000 Němců 125 hektarové pole. Přesto Německo chtělo z několika důvodů získat část z argentinského exportu. Němci totiž chápali velkou závislost Velké Británie na argentinských primárních produktech, takže pro ně bylo výhodné držet alespoň část z nich ve svých rukách. V Německu se také nechovala velká stáda ovcí, stát tudíž potřeboval latinskoamerické zdroje k nákupu vlny. Dalšími faktory byla přítomnost německých obchodních domů v Argentině a skutečnost, že se zde nacházela silná německá komunita.²²¹

Přestože někteří autoři hovoří o tom, že během světové války prudce poklesl vývoz masa, můžeme tak soudit pouze částečně. Vzhledem k velkému nárůstu chovných stád sice procentuální objem vyprodukovaného masa na počet dobytka klesl, reálně však vývoz stále stoupal. Objem exportovaného mraženého masa do Velké Británie i přes zavedení přidělového systému v letech 1914–1916 stoupl z 274 363 tun na 342 245 tun. Pravdou zůstává, že ve válečném období si Velká Británie nemohla dopřát luxus chlazeného masa, jehož export opravdu výrazně klesl. Naopak velké oblíbenosti se těšily masové konzervy, jež byly levné a nekazily se, tudíž byly dostupné jak pro obyvatelstvo, tak pro vojáky na frontě. Statistiky potvrzují, že bezprostředně po vypuknutí světové války se masové konzervy staly, co do hodnoty zboží, druhým nejdůležitějším exportovaným masovým produktem. Během válečných let se také zvýšil objem exportovaného masa

²²¹ Tamtéž s. 62.

do Francie. Naproti tomu Spojené státy americké v období první světové války téměř žádné argentinské maso neimportovaly. V letech 1914–1916 tvořilo maso exportované do Velké Británie vždy alespoň 82 % z celkového argentinského exportu a celkový objem masa na export a masa určeného pro domácí spotřebu stoupl z 585 898 tun v roce 1914 na 712 320 tun v roce 1916. Podstatnou část tvořilo maso určené k exportu, pro domácí konzumaci bylo v daném období určeno průměrně 13 % produktů.²²²

Na trhu s obilím měla na začátku první světové války dominantní pozici německá společnost Bunge & Born. Kontrolovala čtvrtinu argentinského exportu obilovin, což samozřejmě vyvolávalo obavy Britů. V době války se navíc prohloubila spolupráce mezi firmou Bunge & Born a ostatními německými společnostmi. Společnost byla schopná uskladnit až čtvrtinu argentinské sklizně a její vliv na export nebyl zanedbatelný. To se projevilo například v prvních deseti měsících roku 1915, kdy se podezřele zvýšil export kukuřice do zemí, které před válkou nebyly důležitými odběrateli. Do Nizozemí tak bylo exportováno 512 000 tun, do Dánska 226 000 tun a do Švédska 121 000 tun kukuřice. Bylo téměř jisté, že exporty do těchto neutrálních států byly nakonec určeny pro Německo. Tyto praktiky se také nedařilo Argentíně usměrnit, protože většina exportu byla na objednávku a konečná destinace zboží nebyla uvedena. Ještě v roce 1913 byla tímto způsobem exportována čtvrtina argentinské úrody, přičemž v tomto roce byla hlavním příjemcem takto deklarovaného obilí Velká Británie. Zarážející na počátku války však bylo, že drtivá většina exportu byla nakládána na britské lodě, které přes výslovnou proklamaci krále, že britské lodě musí omezit své aktivity pouze na spojence Velké Británie, neměly problém přepravovat zboží de facto určené pro nepřítele.²²³

Argentinsko–britské vztahy během první světové války byly navzdory snaze Argentiny o neutrální postoj silně ovlivněny velkou ekonomickou závislostí země na Velké Británii. Britům se do roku 1916 podařilo zpřetrhat obchodní styky s Německem uzavíráním dohod o nákupu obilí a masa pro

²²² Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 110-113.

²²³ Gravil, Roger; *The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918*. In: *Journal of Latin American Studies*, s. 63-64.

Spojence. Tyto dohody přetrvaly až do poválečného období a fungovaly i obráceně, tedy v míře importovaného zboží, protože ještě v roce 1919 tvořil německý dovoz do Argentiny pouhé 0,3 % z veškerého importu. Vzhledem k pozici, kterou Německo zaujímal v předválečném období se jednalo o naprosté přerušování veškeré obchodní spolupráce s tímto velkým odbytištěm. Pro zajímavost, před vypuknutím válečného konfliktu v Evropě v roce 1913 tvořil německý import do Argentiny 16,9 % z veškerého dovozu a Německo se tak řadilo na druhé místo za Velkou Británii. Pozici Německa po první světové válce převzaly Spojené státy americké, které se během válečných let staly hlavním dodavatelem zboží do Argentiny.²²⁴

Pozice Německa v Argentině byla Brity natolik ovlivněna, že přední německé společnosti založily dvě organizace, které je měly chránit. Jednalo se o tzv. Výbor pro svobodu obchodu a Ligu rovnosti a spravedlnosti. Společnosti dávaly těmto sdružením měsíční poplatek, aby z něj bylo možné financovat odpor. Hlavním cílem bylo přimět vládu, aby se Argentina držela proklamované neutrality i přes tlak Velké Británie. V určitých případech byl nátlak Britů vsutku enormní. Prosadili si například, že zboží dodávané argentinským odběratelům by nemělo být poskytováno třetí straně bez souhlasu britských úřadů. Ty se navíc pokoušely omezit i dovoz zboží z dalších neutrálních států, například z Chile.²²⁵

Politicky se období od roku 1914 do roku 1916 (přesněji již od roku 1912, kdy byl přijat zákon Sáenze Peñi) vyznačovalo již zmiňovaným nárůstem radikalismu, který vyvrcholil volbou lídra Radikální strany Hipólita Yrigoyena prezidentem. Zároveň období po roce 1916 již tolik nepřálo zahraničním investorům, protože Argentina se začala více zaměřovat na domácí sféru a navíc se daleko výrazněji projevovaly antipatie vůči cizincům. Zahraniční investoři na to samozřejmě také reagovali menší ochotou v zemi investovat. Yrigoyen byl jako nový prezident zvolen a podporován argentinskou střední vrstvou, a přestože rozhodně kritizoval

²²⁴ Cain, Peter; Hopkins, Anthony; *British Imperialism 1688-2000*. s. 527 a Grivil, Roger; *The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918*. In: *Journal of Latin American Studies*, s. 84.

²²⁵ Grivil, Roger; *The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918*. In: *Journal of Latin American Studies*, s. 85-86.

předchozí prezidenty v čele s již zesnulým lídrem Juliem Rokou, zároveň částečně převzal principy ekonomického nacionalismu spojeného zejména s obdobím po Baringově krizi. Využíval i veřejného mínění, když ve svých projevech opakovaně otevíral tehdy populární politická témata zaměřená na zkorumpovanost předchozích vlád podporovaných zahraničními zájmy. Velice tvrdě Yrigoyen vystupoval právě proti britskému vlivu v Argentině. Přestože by se mohlo zdát, že s nástupem radikálů se Argentina sociálně a ekonomicky změní, opak byl pravdou. Nová vláda neměla v úmyslu schválit rozsáhlé sociální změny. Dalšími vrcholnými představiteli Unión Cívica Radical byli Juan B. Justo a Lisandro de la Torre.²²⁶ Daleko více se na politické scéně začaly objevovat ženské organizace, taktéž zpravidla levicově zaměřené. Na počátku 20. století tak v Argentině vznikly dvě organizace – Centro Socialista Femenino a Unión Gremial Femenina. Tyto subjekty organizovaly speciální programy pro ženy s dětmi, vzdělávací programy a semináře nabádající společnost k většímu respektu k ženskému pohlaví. Dokonce existovaly i pravidelně vydávané časopisy, ve kterých se zmíněná problematika probírala. Přes aktivitu argentinských sufražetek získaly ženy v Argentině právo volit až v roce 1947.²²⁷

Období mezi lety 1914–1918 bylo tedy typické ekonomickým útlumem. Přestože teoreticky mohla válka změnit orientaci domácího průmyslu, stupeň závislosti argentinských továren na dovozu některého zboží omezil jejich výrobu. Snad jen výroba vlny měla dostatečně silnou pozici, aby z války mohla profitovat.²²⁸ V těchto letech také razantně stoupla nezaměstnanost. Zatímco ještě v roce 1913 činila 6,7 % o rok později se zdvojnásobila na 13,7 % a dále stoupala až na 19,4 % v roce 1917. To samozřejmě vyvolávalo nepokoje a stávky, přičemž k nejznámějším v tomto období patřily protesty přístavních dělníků v Buenos Aires.²²⁹ Obecně můžeme v letech 1914–1916 pozorovat spíše než omezení zpřísnění obchodních smluv mezi Argentinou a Spojenci. Díky hospodářské krizi,

²²⁶ Wright, Winthrop; *British-Owned Railways in Argentina*. s. 110-113.

²²⁷ Lavrin, Asunción; *Women, Feminism and Social Change in Argentina, Chile and Uruguay*. s. 261-263.

²²⁸ ed. Della Paolera, Gerardo; Taylor, Alan; *A New Economic History of Argentina*. s. 271.

²²⁹ Tornquist, Ernesto; *The Economic Development of the Argentine Republic*. s. 21.

nedostatku technologií, financí a materiálu, na kterém byla Argentina v mnoha sférách průmyslu závislá došlo k utlumení průmyslové výroby. Proto je zřejmé, že první světová válka ekonomický růst Argentiny spíše pozastavila, než aby mu dala příležitost k dalšímu růstu. Přes zásobovací funkci země se ukázala být absence zahraničních investic rozhodující a Argentina, která se navíc zmítala ve stávkách a protibritských náladách.²³⁰

²³⁰ Grivil, Roger; The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918. In: *Journal of Latin American Studies*, s. 88-89.

Závěr

Pro zodpovězení otázky velikosti britského vlivu na argentinskou ekonomiku je potřeba pohlédnout na situaci kolem vývoje Argentiny z globálního hlediska. Pokud tak učiníme, musíme dospět k závěru, že zahraniční investice, především z Velké Británie, výrazně usnadnily politickou stabilizaci, ekonomický rozvoj státu a ovlivnily i sociální strukturu. V roce 1890 představoval kapitál investovaný Velkou Británií v Argentině částku 157 milionů liber. Téměř polovina pak byla investována do státních dluhopisů, které umožnily argentinské vládě tyto prostředky investovat do výstavby železnice, rozvoje okrajových provincií, průmyslu, modernizace přístavů a na další investice.²³¹ Vzhledem k tomu, že tato částka neustále stoupala, v roce 1913, tedy před krizí, která Argentinu záhy postihla, se investice v Argentině vyšplhaly až na 358 milionů liber.²³² Vynaložené prostředky také téměř tři desetiletí předcházející první světové válce tvořily největší díl britských investic v celé Latinské Americe, tudíž logicky i jejich vliv politický byl více než zřejmý. Z celosvětového hlediska pak dlouhodobé investice v Argentině, Austrálii, Kanadě, Indii a Spojených státech amerických tvořily zhruba polovinu veškerých britských investic.²³³

Argentina prošla v letech 1880–1914 výjimečným rozvojem, který z ní učinil jednoho z předních světových exportérů masa a obilovin. Země dokázala během daného časového období zmodernizovat většinu vnitrozemí a učinit z měst jako Rosario, Córdoba, Bahía Blanca, Tucumán nebo Mendoza důležitá průmyslová centra oblastí. Tím se částečně ulevilo Buenos Aires, které sice stále drželo mezi argentinskými městy pozici

²³¹ Rippy, Fred; *British Investments in Latin America*. s. 37.

²³² Tamtéž. s. 68. Ohledně přesných investic se někteří historici ve svých výpočtech liší. Zatímco Rippy uvádí výše zmíněné číslo, Rory Miller operuje s částkou 479,8 milionů liber, která se zdá být velice nadnesená a Díaz Alejandro již s přijatelnějšími 382 miliony liber. Viz. Díaz Alejandro; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. s. 30 a Miller, Rory; *Britain and Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. s. 122.

²³³ ed. Floud, Roderick; McCloskey, Deirdre; *The Economic History of Britain since 1700* vol. 2. s. 176-177.

ekonomického, politického a kulturního centra země, nikoli již jediného. Přes rozdílné názory na argentinskou „Generaci 80. let“ sdružující se kolem osobnosti Julia Roky se prezidentům sympatizujícím s Partido Autonomista Nacional nedala upřít snaha o modernizaci země prostřednictvím zahraničních investic. Rychlý rozvoj železnic propojil centra na pobřeží s úrodnými oblastmi pampy a zefektivnil prosperující argentinskou exportní politiku. Zaměřením se na primární produkty mohla země plně využít svého potenciálu, protože nejen úrodné oblasti střední a středozápadní Argentiny, ale i rozloha ji k produkci masa a obilovin přímo předurčovaly. Od severu na jih měla země 3665 kilometrů a v nejširším místě 1700 kilometrů. Celková rozloha činila v roce 1912 zhruba 2 950 520 km².²³⁴ Vláda po vytlačení Indiánů z pamp nově nabyté pozemky prodala a připravila je tak k zemědělské produkci.

Rozsáhlé investice a rychlá modernizace země přilákala do země obrovské množství imigrantů, kteří záhy začali tvořit důležitou pracující střední vrstvu, která byla pro rozvoj státu nesmírně důležitá. Právě benevolentní politika státu vůči imigrantům pomohla vyřešit problém nedostatku pracovních sil, s nímž se země potýkala. Bez imigrantů by v žádném případě nebyl tak rychlý rozvoj možný, protože výše zmíněná nová ekonomická centra by bez pracovních sil jednoduše nemohla tohoto rozvoje dosáhnout. Španělští a italští imigranti vytvořili silnou národnostní menšinu a Argentina díky nim získala zejména ve větších městech až neobvykle evropský ráz. Podle sčítání lidu, které proběhlo v roce 1914, měla Argentina 7 885 237 obyvatel, více mužů než žen, z nichž Italové a Španělé tvořili 1 759 564 obyvatel. Pro zajímavost třetí největší národnostní skupinou zde byli Rusové (93 634 osob), většinou židovského původu. Mezi imigranty byli nejvíce zastoupeni muži produktivního věku, takže jejich začlenění do pracovního procesu bylo jednodušší. Největším městem bylo Buenos Aires, které mělo v roce 1914 více než 1,5 milionu obyvatel. Nad 100 000 obyvatel měla ještě Córdoba a Rosario, 90 000 Tucumán a La Plata.²³⁵

²³⁴ Anuario oficial de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. s. 4.

²³⁵ Tornquist, Ernesto; The Economic Development of the Argentine Republic. s. 10-17.

Přítomnost zahraničních investic a pracovních sil podpořená horečnou výstavbou železniční sítě se naplno projevila na počátku 20. století, kdy Argentina v exportu svých produktů dosáhla jednoho z pomyslných vrcholů. Předtím však musela čelit i velké ekonomické krizi, kterou vyvolala nerozvážnost vlády i zahraničních investorů. Po jejím překonání byla upevněna pozice Argentiny na světových trzích také díky zlatem kryté měně, avšak to vše za cenu zvýšené závislosti na zahraničních investicích. Tento proces, spojený zejména s dominantním postavením Britů v oblasti železniční dopravy, obchodu s masem a obchodu s pozemky znamenal růst xenofobie argentinského obyvatelstva a většiny přistěhovalců k těmto obchodním skupinám. Navzdory negativním náladám hrál export a import zboží s Velkou Británií prim i po vypuknutí první světové války a v celém období byl jedním ze základních stavebních kamenů úspěchu Argentiny na mezinárodní scéně.

Exportní politika působila ruku v ruce s rozvojem průmyslu a modernizací měst, ve kterých byla nyní tramvajová doprava, kanalizace, pitná voda i plyn. Buenos Aires disponovalo množstvím divadel a kulturních domů, kde byla veřejně dostupná zábava pro širší vrstvy obyvatelstva. Zároveň však vznikaly i dělnické čtvrti, ve kterých byla životní úroveň o řád nižší, a kde se na několika metrech čtverečních tísnily celé rodiny. Rozvoj průmyslu umožnil dalším městům zajistit kapitál pro jednotlivé provincie, přestože v některých odvětvích se zboží vyrábělo výhradně pro domácí spotřebitele. Z nejdůležitějších připomeňme produkci cukru v oblasti Tucumánu, víno Malbec, které stáčeli vinaři v okolí Mendoza, produkci vlny nebo těžbu ropy a minerálů. Všechny tyto sféry a mnohé další vtvářely pracovní místa a dělaly Argentinu méně závislou na importu zboží ze zahraničí. Po krizi v roce 1890 navíc argentinská vláda začala za účelem oživení země více podporovat domácí průmysl.

Díky svému rychlému ekonomickému vývoji v letech 1880–1914 se Argentina stala vzorem většině jihoamerických států. Pro své výsadní postavení na světovém trhu se také zařazovala mezi oblasti velkého ekonomického zájmu Velké Británie. Přestože země prošla v první polovině

90. let 19. století a v období první světové války dílčími krizemi, byla považována za stabilní a ekonomicky vyspělou zemi a její vývoj v tomto období hodnotí většina odborníků velmi pozitivně. Minimálně z hlediska modernizace země a začlenění se mezi rozvinuté státy světa můžeme toto období považovat za „argentinský zlatý věk“.

Bibliografie:

Vydané prameny:

ANUARIO OFICIAL de la Republica Argentina. Publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura. Primer año 1912. Buenos Aires, 1912.

ESTADÍSTICA DEL COMERCIO Y DE LA NAVEGACION de la República Argentina correspondiente al año 1884. Buenos Aires, 1885.

ESTADÍSTICA DEL COMERCIO Y DE LA NAVEGACION de la República Argentina correspondiente al año 1888. Buenos Aires, 1889.

MEMORIA DEL COMISARIO GENERAL DE INMIGRACION correspondiente al año de 1886. República Argentina. Departamento general de inmigracion. Buenos Aires, 1887.

MEMORIA DEL COMISARIO GENERAL DE INMIGRACION correspondiente al año de 1889. República Argentina presentada al ministerio de relaciones exteriores. Buenos Aires, 1890.

MEMORIA DEL COMISARIO GENERAL DE INMIGRACION 1893 presentada de Juan A. Alsina. Buenos Aires, 1894.

MEMORIA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INMIGRACIÓN correspondiente al año 1913. Buenos Aires, 1915.

Odborná literatura:

ADELMAN, Jeremy; The Social Bases of Technical Change: Mechanization of the Wheatlands of Argentina and Canada, 1890-1914. In: Comparative Studies in Society and History 34, April, 1992, s. 271–300.

BAUR, John; The Welsh in Patagonia. An Example of Nacionalistic Migration. In: The Hispanic American Historical Review 34, November, 1954, s. 468–492.

BENDAÑA, Alejandro; *British Capital and Argentine Dependence 1816-1914*. New York, London, 1988.

ed. BETHEL, Leslie; *The Cambridge History of Latin America*, vol. 5. Cambridge, 1986.

BROWN, Jonathan; *A Brief History of Argentina*. New York, 2010.

CAIN, Peter; HOPKINS, Anthony; *British Imperialism, 1688-2000*. Harlow, 2002.

CARRASCO, Gabriel; *Los progresos demográficos y sanitarios de la Ciudad del Rosario de Santa Fé, 1887–1906*. Buenos Aires, 1907.

CLEMENCEAU, Georges; *South America To–Day*. London, Leipzig, 1911.

ed. COATSWORTH, John; TAYLOR, Alan; *Latin America and the World Economy Since 1800*. Cambridge, London, 1998.

CORTÉS CONDE, Roberto; *The First Stages of Modernization in Spanish America*. New York, Evanston, San Francisco, London, 1974.

ed. DELLA PAOLERA, Gerardo; TAYLOR, Alan; *A New Economic History of Argentina*. Cambridge, 2003.

DÍAZ ALEJANDRO, Carlos; *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. New Haven, London, 1970.

DÍAZ MARTÍNEZ, Nelson; *Hipólito Yrigoyen. El radicalismo argentino*. Madrid, 1988.

ETCHEPAREBORDA, Roberto; *Historia de las relaciones internacionales argentinas*. Buenos Aires, 1978.

FERRERO, Roberto; *Breve historia de Córdoba, 1528–1995*. Córdoba, 1999.

FERNS, Henry; *Britain and Argentina in the Nineteenth Century*. Oxford, 1960.

FERNS, Henry; *The Baring Crisis Revisited*. In: *Journal of Latin American Studies* 24, May, 1992. s. 241–273.

FLEMING, William; *The Cultural Determinants of Entrepreneurship and Economic Development. A Case Study of Mendoza Province, Argentina, 1861–1914*. In: *The Journal of Economic History* 39, March, 1979, s. 211–224.

ed. FLOUD, Roderick; McCLOSKEY, Deirdre; *The Economic History of Britain since 1700 vol. 2*. Cambridge, 1994.

FORD, Alec; *Argentina and the Baring Crisis of 1890*. In: *Oxford Economic Papers*. New Series 8, June, 1956, s. 127–150.

FORD, Alec; *British Investment in Argentina and Long Swings, 1880-1914*. In: *The Journal of Economic History* 31, September, 1971, s. 650–663.

FORD, Alec; *Capital Exports and the Growth of Argentina*. In: *The Economic Journal* 68, September, 1958, s. 589–593.

FORD, Alec; *The Gold Standard 1880–1914. Britain and Argentina*. Oxford, 1962.

GAIGNARD, Romain; *La Pampa Argentina. Ocupación–Poblamiento–Explotación. De la conquista a la crisis mundial (1550–1930)*. Buenos Aires, 1989.

GALLO, Ezequiel; *Farmers in Revolt. The Revolutions of 1893 in the Province of Santa Fé, Argentina*. London, 1976.

ed. GALLO, Ezequiel; FERRARI, Gustavo; *La Argentina del ochenta al centenario*. Buenos Aires, 1980.

ed. GISPERT, Carlos; *Historia de la Argentina*. Barcelona, 2000.

GRAVIL, Roger; *The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918*. In: *Journal of Latin American Studies* 9, May, 1977, s. 59-89.

GUTMAN, Margarita; HARDOY, Jorge Enrique; *Buenos Aires. Historia urbana del Area Metropolitana*. Madrid, 1992.

GUY, Donna; *Argentine Sugar Politics. Tucumán and the Generation of Eighty*. Tempe, 1980.

HODGE, John; *Carlos Pellegrini and the Financial Crisis of 1890*. In: *The Hispanic American Historical Review* 50, August, 1970, s. 499–523.

CHALUPA, Jiří; *Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile*. Praha, 1999.

IRAZUSTA, Julio; *El tránsito del siglo XIX al XX, 1896–1904*. Buenos Aires, 1975.

JOHNS, Michael; *Industrial Capital and Economic Development in Turn of the Century Argentina*. In: *Economic Geography* 68, April, 1992, s. 188–204.

JONES, Clarence; Argentine Trade Developments. In: *Economic Geography* 2, July, 1926, s. 358–393.

KORZENIEWICZ, Roberto; Labor Unrest in Argentina 1887-1907. In: *Latin American Research Review* 24, 3, 1989, s. 71–98.

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.

ed. OGILVIE, Campbell; *Argentina from the British Point of View and Notes on Argentine Life*. London, 1910.

PLATT, Desmond; *Latin America and British Trade 1806-1914*. London, 1972.

REBER, Vera Blinn; *British Mercantile Houses in Buenos Aires. 1810-1880*. London, 1979.

REGALSKY, Andres; Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina. French Investments in Railway 1900–1914. In: *Journal of Latin American Studies* 21, October, 1989, s. 425-452.

RIPPY, James; *British Investments in Latin America, 1822–1949. A Case Study on the Operations of Private Enterprise in retarded Regions*. Hamden, 1966.

ROCCHI, Fernando; *Chimneys in the Desert. Industrialization in Argentina During the Export Boom Years, 1870-1930*. Stanford, 2006.

ROCK, David; *Argentina 1516–1987. Desde la colonizacion española hasta Raul Alfonsín*. Madrid, 1988.

ROCK, David; *Politics in Argentina, 1890–1930. The Rise and Fall of Radicalism*. New York, 1975.

ROCK, David; *State–Building and Political Systems in Nineteenth-Century Argentina and Uruguay*. In: *Past & Present* 167, May, 2000, s. 176–202.

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.

SCOBIE, James; Secondary Cities of Argentina. The Social History of Corrientes, Salta and Mendoza, 1850–1910. Stanford, 1988.

SCHWARTZ, Herman; Foreign Creditors and the Politics of Development in Australia and Argentina, 1880-1913. In: International Studies Quarterly 33, September, 1989. s. 281–301.

SMITH, Peter; Politics and Beef in Argentina. Patterns of Conflict and Change. New York, London, 1969.

TORNQUIST, Ernesto; The Economic Development of the Argentine Republic. Buenos Aires, 1919.

TOWER, Walter; The Pampa of Argentina. In: Geographical Review 5, April, 1918. s. 293–315.

VITELLI, Guillermo; Los dos siglos de la Argentina. Historia económica comparada. Buenos Aires, 1999.

WILCOX, Marrion; Argentine Patagonia. A Land of the Future. In: Bulletin of the American Geographical Society 42, 12, 1910, s. 903-909.

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.

Dobový tisk:

SINGAPORE Free Press and Mercantile Advertiser. 8th May, 1907.

Internetové zdroje:

http://www.suelos.org.ar/adjuntos/soils_of_argentina_moscatelli_pazos.pdf

– MOSCATELLI, Gustavo; Soils of Argentina. Nature and Use.

http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_serial&pid=0718-2376&lng=es&nrm=iso

– BEEZLEY, William; La senda del Malbec: la cepa emblemática de Argentina. In: *Universum* 20, 2, 2005, s. 288-297.

– LACOSTE, Pablo; La vid y el vino en América del Sur: el desplazamiento de los polos vitivinícolas (siglos XVI al XX) In: *Universum* 19, 2, 2004, s. 62-93.

http://es.wikisource.org/wiki/Ley_de_Federalizaci%C3%B3n_de_Buenos_Aires_N%C2%B0_1.029

– Ley de Federalización de Buenos Aires

<http://www.museodelaciudad.org.ar/wp-content/uploads/exhibiciones-temporarias/ciudad-de-rosario-libro.pdf>

– ed. PRIETO, Agustina; Ciudad de Rosario. Rosario, 2010.

http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/ciudad_2.php

– Historia de la Ciudad San Miguel de Tucumán

Seznam příloh:

Seznam grafů

Graf 1: Poměr délky zprovozněných železničních tratí britských a státních společností v Argentině v roce 1889.....	25
Graf 2: Poměr imigrantů žijících ve městě a na venkově v letech 1869–1914.	35
Graf 3: Nejčastěji nahlášená zaměstnání imigrantů do Argentiny v roce 1913	55
Graf 4: Procentuální zastoupení Argentinců a přistěhovalců v provincii Mendoza ve vybraných sektorech v 90. letech 19. století.....	66
Graf 5: Procentuální zastoupení Argentinců a přistěhovalců ve vybraných sektorech v provincii Mendoza před první světovou válkou.....	68
Graf 6: Objem vyplacených garancí profítu železničním společnostem před Baringovou krizí.....	78
Graf 7: Zahraniční investice do argentinských železnic v letech 1885–1891	80
Graf 8: Argentinská obchodní bilance v letech 1885–1900.....	84
Graf 9: Argentinská obchodní bilance v letech 1900–1916.....	89
Graf 10: Celková produkce a export pšenice v letech 1904–1914.....	93

Seznam tabulek

Tabulka 1: Britské investice v Latinské Americe v roce 1880.....	16
Tabulka 2: Vybrané argentinské společnosti s vloženým britským kapitálem v roce 1880.....	17
Tabulka 3: Státy kupující největší množství surové vlny v roce 1884.....	19
Tabulka 4: Státy kupující největší množství kukuřice v roce 1884.....	19
Tabulka 5: Vybrané státy kupující v roce 1884 pšenici.....	19
Tabulka 6: Vývoj vývozu mraženého a chlazeného masa vybraných zemí.	35
Tabulka 7: Země s největším obchodním obratem pro rok 1911.....	37
Tabulka 8: Rozvoj argentinské železniční sítě v letech 1901–1910.....	96