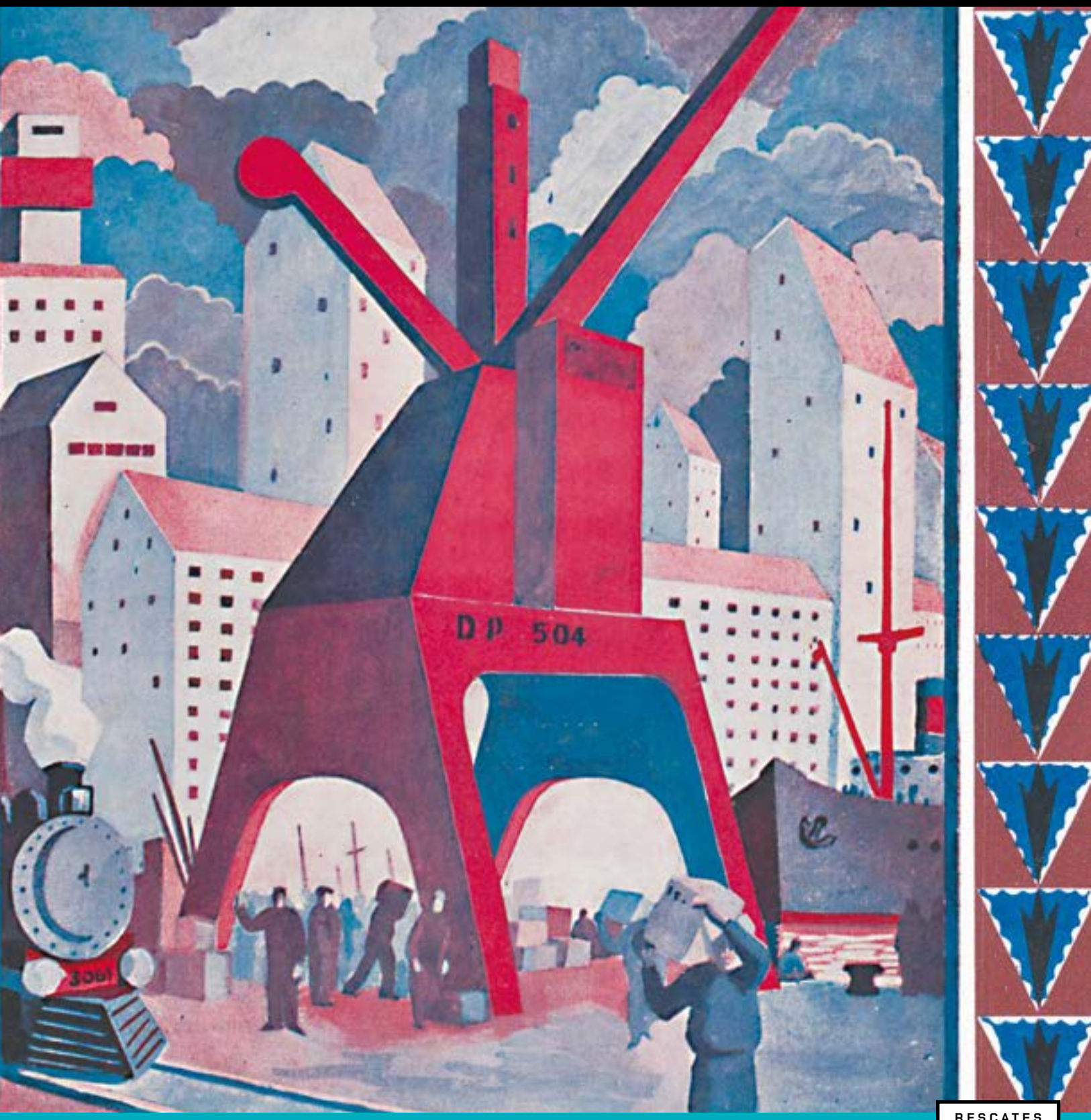
REVISTA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES (1926-1937)



RESCATES

Ediciones
Bonaerenses

REVISTA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

(1926-1937)

Ferrocarril Provincial de Buenos Aires
Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires 1926-1937 ; Compilación de Joaquín Conde ; Prólogo de Malena Tanevitch Braziunas. - 1ª ed. - La Plata : Ediciones Bonaerenses, 2026.
192 p. ; 28 x 22 cm. - (Rescates ; 6)

ISBN 978-631-91553-9-6

1. Ferrocarriles. 2. Historia de la Provincia de Buenos Aires . I. Conde, Joaquín, comp. II. Tanevitch Braziunas, Malena, prolog.
CDD 623.63

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires
Calle 6 e/ 51 y 53, La Plata (1900), Buenos Aires, Argentina

© Ediciones Bonaerenses
2026

Dirección general: Agustina Vila
Dirección editorial: Guillermo Korn
Coordinación general: Agustín Arzac
Edición y selección: Joaquín Conde
Corrección: María Laura Ramos Luchetti
Diseño: Federico Gianni

1ª edición, agosto de 2026
2026, Ediciones Bonaerenses, Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires
Todos los derechos sobre esta obra fueron cedidos para la presente edición
https://edicionesbonaerenses.sg.gba.gob.ar/

Hecho el depósito que marca la ley 11.723
Impreso en Argentina

Licenciado bajo Creative Commons
Atribución - No comercial - Compartir obras derivadas igual

REVISTA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

(1926-1937)

Ediciones
Bonaerenses

Nota editorial

La *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires,* editada por el Departamento de Explotación Comercial y Tarifas, se publicó entre 1926 y 1937, con un total de 51 números de distribución gratuita. Su objetivo inicial —en consonancia con el ferrocarril estatal como política pública— era estimular la actividad productiva, especialmente agrícola y ganadera, en parte del territorio bonaerense. Apuntaba a un público amplio conformado por trabajadores rurales y productores industriales, e incluía artículos técnicos, consejos útiles y noticias sobre el sector. Pero destinaba también un espacio a la difusión cultural y literaria, al cuidado doméstico, a la educación de los niños y también, como es natural, a la promoción del ferrocarril.

El presente volumen incluye tres partes principales. El prólogo, a cargo de Malena Tanevitch Braziunas, repone el contexto histórico en el que se proyectó y construyó el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, para luego abordar los aspectos políticos, culturales y gráficos de la revista. Historiadora del arte, Malena estudia la diversidad de códigos visuales que desarrolla la publicación en sus doce años de existencia y su relación con los debates culturales que se daban en el país por aquel entonces.

La segunda parte antologa artículos e imágenes de la revista. La selección abarca desde el primero al último número e ilustra la variedad gráfica y discursiva de la publicación original. Se incluyen editoriales, noticias, anuncios oficiales, publicidades y artículos en general. Han sido excluidos, por criterios de extensión y especificidad, los textos de carácter técnico y la sección de literatura, que publicaba un cuento de autor argentino en cada número. Esta antología conserva tanto como es posible el espíritu gráfico y la experiencia general de lectura de la revista, tras un proceso de edición, corrección y rediseño que suprimió erratas, actualizó ortografías y adaptó la diagramación general.

La tercera parte comprende un anexo de imágenes en el que se reproducen a color cada una de las tapas de la revista.

El estudio y la publicación en libro de la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires* presenta algunas dificultades derivadas de la propia revista.

Existe poca información sobre sus condiciones originales de producción y sobre las personas que intervenían en ella. Por su aparición periódica pero errática, el año de publicación de cada número (aunque no así su fecha) consigna algunos errores, conservados deliberadamente en las cornisas de página para esta edición. Por último, la revista no se conserva completa en ninguno de los archivos relevados y no ha sido posible hallar los números 11, 12 y 18, cuya existencia se desconoce.

Todo el material incluido en esta edición fue conseguido gracias a la colaboración de las áreas hemerográficas y de digitalización de la Biblioteca Nacional, de la Biblioteca Pública de la Universidad Nacional de La Plata y del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Dr. Ricardo Levene".

La *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires* forma parte del patrimonio gráfico y ferroviario de la provincia. Al cumplirse cien años desde la aparición de su primer número, este libro viene a rescatar y presentar a nuevos lectores parte de esa historia.

Prólogo

Malena Tanevitch Braziunas

Políticas ferroviarias de la provincia de Buenos Aires

En los últimos años de la década de 1920, la provincia de Buenos Aires se encontraba plenamente integrada al modelo agroexportador que había definido la economía argentina desde fines del siglo XIX. El trigo, el maíz y la carne constituían los principales rubros de exportación, cuyo transporte hacia los puertos estaba asegurado por una extensa red ferroviaria que abarcaba prácticamente toda la provincia. Ferrocarriles como el Oeste y el Sud habían sido decisivos en el poblamiento agrario y en la consolidación de pueblos y ciudades, mientras que otros como el Midland, el Buenos Aires al Pacífico, el Rosario a Puerto Belgrano y los ferrocarriles del Estado contribuyeron a densificar esa trama, al punto de que, a comienzos del siglo XX, casi ningún lugar bonaerense quedaba demasiado lejos de una estación (Palacio, 2013).

Dentro de ese gran entramado ferroviario apareció el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (FCPBA), una red de trocha angosta proyectada por el Estado con el propósito claro de unir la provincia, dar impulso al campo y equilibrar el poder que hasta entonces tenían las compañías privadas británicas y francesas (Fernández, 2016). Las gestiones comenzaron en 1902, bajo el gobierno de Marcelino Ugarte, y, tras una larga etapa de planificación, los primeros tramos se inauguraron en 1912. En sus inicios, la explotación quedó en manos de una sociedad mixta integrada por capitales privados y por el propio Estado, un esquema que permitió financiar las obras, pero que no tardó en generar fricciones en la administración. Con la llegada de los gobiernos radicales, en 1916, la conducción pasó finalmente al Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, que asumió el control directo e imprimió al servicio una clara orientación estatal (Fernández, 2016).

En la provincia, la gestión del gobernador José Luis Cantilo (1922-1926) combinó la expansión ferroviaria con un ambicioso programa de obra pública. Creó la Superintendencia Técnica del FCPBA para planificar ramales, impulsó el trazado del ramal La Plata–Avellaneda, proyectó la conexión con Azul y Sierra Chica y adquirió material rodante para modernizar el servicio. En ese marco, "las comunicaciones fueron un tema central para el gobierno, que buscaba asegurar la unidad de una provincia tan extensa" (Clarke, 2015: 87). Se sumaron además 3000 kilómetros de caminos —incluidos los accesos a

Buenos Aires y a La Plata— y un puente clave sobre el río Quequén Grande, que permitió vincular Necochea con su puerto.

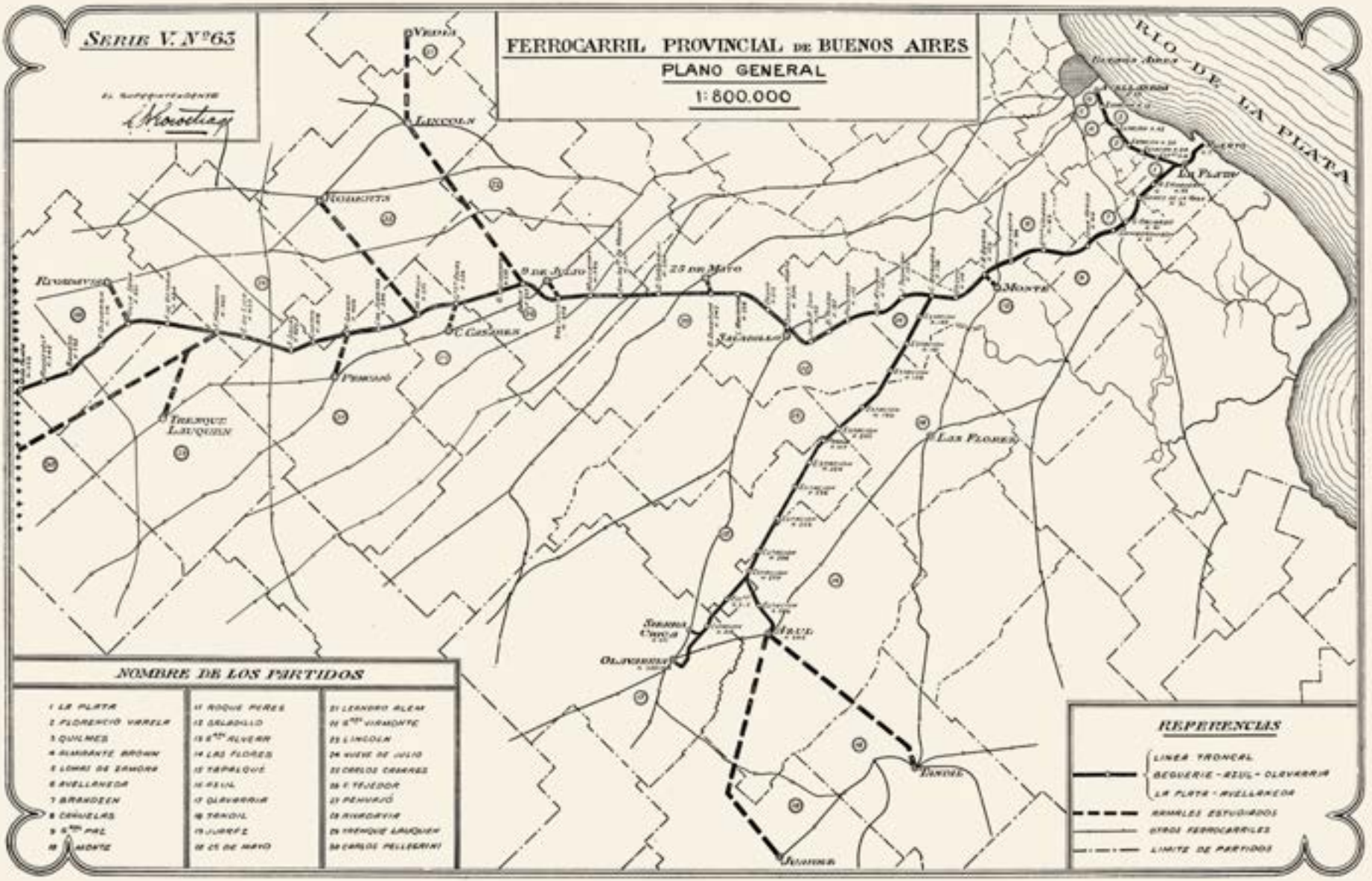
Su sucesor, Valentín Vergara (1926-1930), profundizó este programa modernizador y llevó al Ferrocarril Provincial a su mayor etapa de expansión. Fue durante su gobierno que comenzó a publicarse la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, que este libro presenta. Así como durante la gestión de Cantilo las políticas ferroviarias se habían alineado con las iniciativas nacionales de Yrigoyen, en tiempos de Vergara también acompañaron las medidas impulsadas por el presidente Alvear, sostenidas en una renovada consigna de modernización y progreso, visibles en la ampliación de la red estatal, el aumento del gasto público y el endeudamiento (Palermo, 2011; Regalsky & Salerno, 2003). En 1926, la administración del FCPBA quedó a cargo de la Gerencia, y lo referente a la construcción de nuevos ramales pasó a depender de la recién creada Oficina de Contralor de Obras, que reemplazó a la Superintendencia Técnica del FCPBA (Fernández, 2016). En ese período se consolidaron los tres ramales principales: el Ramal Oeste, el Ramal P1 y el Ramal Sur.

El Ramal Oeste, de 553 kilómetros y 31 estaciones, unía La Plata con Mira Pampa, en el límite con La Pampa, y alcanzaba así el Meridiano V, de donde surgió su nombre popular. Atravesaba regiones de grandes estancias ganaderas y núcleos agrícolas importantes, como 9 de Julio, Pehuajó o Carlos Casares, donde se desarrollaba con fuerza la producción cerealera. Además, conectaba poblaciones dispersas y ciudades económicamente relevantes, aunque gran parte de la región ya estaba servida por otros ferrocarriles privados, por lo que su carácter de fomento puede ser discutible (Fernández, 2016).

El Ramal P1 enlazaba Avellaneda con La Plata, conectando dieciséis localidades del sur del conurbano bonaerense en los municipios de Avellaneda, Berazategui, Quilmes, La Plata y Ensenada. Articulaba la capital provincial con el Mercado de Hacienda de Avellaneda y el puerto de La Plata, y se integraba con la red del Ferrocarril Roca y con la Capital Federal. Proyectado en 1913, en los años veinte se consideraba parte de un programa económico más amplio, ya que buscaba vincular localidades con producción propia e intenso tráfico de comunicaciones, favorecer el transporte hacia el interior provincial, potenciar el comercio mayorista y la industria local de exportación mediante el Mercado de Cereales y Frutos de La Plata. En este marco, se instalaron elevadores de granos en La Plata, que permitían la carga directa de cereales en los vagones y facilitaban el traslado eficiente hacia el puerto y los centros de consumo (Fernández, 2016). Además, el ramal conectaba zonas hasta entonces fuera del circuito del Gran Buenos Aires, poniendo en valor tierras subvaluadas y despobladas.

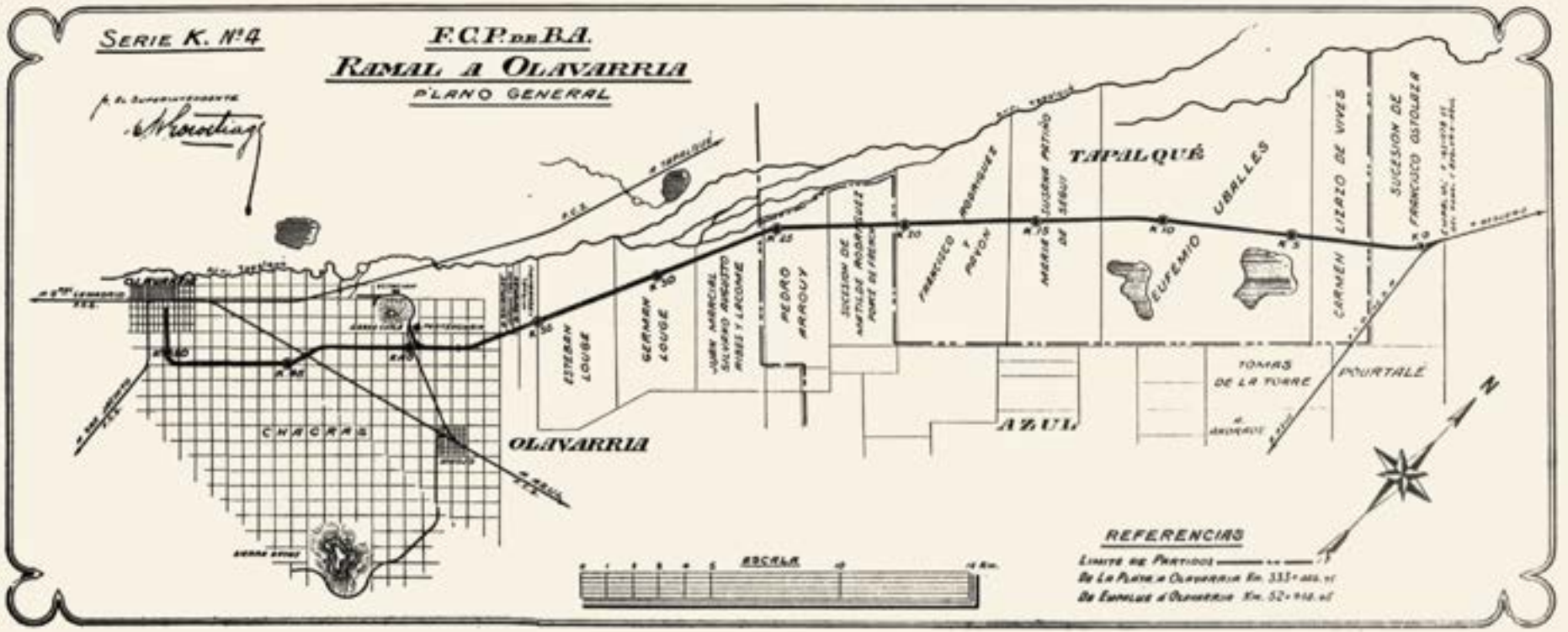
Finalmente, el Ramal Sur unía la estación Carlos Beguerie con Azul y Olavarría, atravesando tierras fértiles hasta entonces poco explotadas debido a la lejanía de otras líneas. Su construcción tenía como objetivo dinamizar la colonización, atraer nuevos productores y facilitar el traslado de la producción agrícola hacia los centros poblados, transformando parcialmente la explotación de los suelos y ofreciendo una fuente de ingresos para el ferrocarril (Fernández, 2016).

La expansión de la red ferroviaria se enmarcó en un programa de obras públicas de magnitud inédita para la provincia. Se destinaron más de 34 millones de pesos a infraestructura ferroviaria —vías, estaciones,



Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, n.° 1, octubre de 1926


FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA AL Mº Vº
RAMAL C. BEGUERIE - AZUL
(Km.169+300)
REFERENCIAS
Ramal C. Beguerie - Azul
Estaciones
Linea Troncal al Mº Vº
Canales
Limite de Partidos
De La Plata a C. Beguerie K.13
De C. Beguerie al Azul K.169
Ejido de Tapalqué
TAPALQUÉ
Gral ALVEAR
SALADILLO
ROQUE PEREZ
C. BEGUERIE
AZUL
LAS FLORES
ESCALA
0 4 8 12 16 20 24 28 32 Km.


SERIE K. Nº 4
F.C.P. de B.A.
RAMAL A OLAVARRIA
PLANO GENERAL
TAPALQUÉ
EUFEMIO UBALLES
CARMEN LIZAZO DE VIVES
SUCESION DE FRANCISCO OSTOLAZA
ESTEBAN LOUGE
GERMAN LOUGE
PEDRO ARROUY
FRANCISCO RODRIGUEZ Y PAVON
TOMAS DE LA TORRE
POURTALE
AZUL
CHACRAS
OLAVARRIA
ESCALA
REFERENCIAS
Limite de Partidos
De La Plata a Olavarria Km. 333+
De Empalme a Olavarria Km. 52+

talleres, locomotoras y vagones— y a la construcción de 40 estaciones nuevas. A ello se sumaron 140 escuelas, hospitales, maternidades y redes de agua y cloacas, junto con la modernización de la policía, el sistema penitenciario y la administración pública, que incorporó innovaciones como la centralización de compras y la numeración sistemática de leyes y decretos (Arrondo, 2015: 96).

El frente económico también recibió un fuerte impulso. Se implementaron medidas de saneamiento financiero que fortalecieron a la Caja de Ahorro y a la banca provincial, y se otorgaron créditos blandos a colonos y pequeños productores. Estas acciones se vincularon con una ley de 1927 que habilitó la construcción de silos y elevadores de grano en las estaciones del FCPBA y en el puerto de La Plata, contribuyendo a "un aporte sustancial a la economía provincial y al sistema productivo" (Arrondo, 2015: 96). En el agro, se organizaron exposiciones de productos, programas de experimentación con variedades de semillas y razas de ganado en escuelas agrícolas y se creó una asesoría legal para orientar a los productores en contratos y transacciones. Asimismo, se diversificaron las políticas de fomento, con iniciativas como la fundación del mercado de frutos en Tigre, el establecimiento de un sistema de control y registro de medicamentos veterinarios y el lanzamiento de un "tren vivero" que recorrió la provincia para incentivar la forestación (Arrondo, 2015). Finalmente, en el plano de las comunicaciones, la radiotelefonía comenzó a concebirse como una herramienta moderna para integrar a la población y acercar información al interior (Arrondo, 2015).

Sin embargo, este ciclo se interrumpió abruptamente con el *crack* de la Bolsa de Nueva York de 1929, que provocó la caída de los precios de cereales y carne y redujo drásticamente los ingresos fiscales, afectando tanto al Estado provincial como a los productores, especialmente arrendatarios y pequeños chacareros. La situación se agravó con la sequía de 1932-1935 y generó conflictos por deudas y arriendos (Palacio, 2013). La dependencia de las exportaciones quedó cristalizada con el Tratado Roca-Runciman de 1933, que aseguró cuotas de carne para el mercado británico en condiciones desventajosas (Rocchi, 2013). Incluso el transporte ferroviario, columna vertebral del modelo agroexportador, sufrió la caída del tráfico de cargas y el estancamiento de inversiones. La crisis de 1930 marcó así un punto de inflexión, estimulando de manera incipiente la industrialización sustitutiva: el encarecimiento de las importaciones y la caída de exportaciones impulsaron la producción local, fomentando nuevas ramas industriales orientadas al mercado interno, sobre todo en el Gran Buenos Aires, aunque aún subordinadas a la estructura agraria predominante (Rocchi, 2013; Rougier, 2023).

A su vez, el escenario político bonaerense de los años treinta estuvo marcado por una fuerte inestabilidad institucional. El golpe de Estado de septiembre de 1930 puso fin a la experiencia radical y abrió el ciclo de la llamada Década Infame. Tras la intervención federal, se sucedieron gobiernos conservadores sostenidos en gran medida por prácticas sistemáticas de fraude electoral. A lo largo de la década, ningún gobernador logró concluir su mandato y las disputas internas dentro del propio conservadurismo fueron tan intensas como su enfrentamiento con la oposición. En ese marco se destacaron las figuras centrales de Federico Martínez de Hoz (1932-1935) y Manuel Fresco (1936-1940). Ambos encarnaron un conservadurismo que combinó autoritarismo político con una visión modernizadora en materia de infraestructura (Hora, 2013).

El gobierno de Martínez de Hoz, gran estanciero y miembro de la Sociedad Rural, estuvo atravesado por la puja entre liberales y barcelonistas dentro del Partido Conservador. Su gestión tuvo como hito la reforma constitucional de 1934, que modificó el régimen electoral y redujo el poder de los municipios en los comicios. Sin embargo, su acercamiento a sectores nacionalistas, la pérdida de apoyos y su creciente aislamiento político derivaron en un juicio político que lo destituyó en 1935 (Hora, 2013).

El arribo de Manuel Fresco al poder en 1936 abrió una etapa de modernismo autoritario que combinó un estilo de gobierno duro con una ambiciosa política de obras públicas. El Plan de los 70 millones destinó recursos inéditos a rutas, puentes y caminos, en especial hacia zonas turísticas como Mar del Plata, Tandil y Sierra de la Ventana: la ruta Buenos Aires–Mar del Plata se convirtió en emblema del progreso moderno y del turismo masivo, mientras que la Rambla, el Casino y el Hotel Provincial de Mar del Plata —proyectados por el reconocido arquitecto Alejandro Bustillo— reforzaron esa imagen urbana ligada al ocio; otros arquitectos destacados, como Francisco Salamone y Jorge Bunge, dejaron obras emblemáticas en distintos municipios de la provincia. Sin embargo, la política vial no se limitó al turismo. Desde 1937 se avanzó en obras para mejorar la comunicación interurbana y agilizar el tránsito en los conglomerados urbanos, como el Camino de Cintura de la Capital Federal, enlazado con la Ruta Nacional 1 o Camino General Belgrano, y la revalorización del Camino Centenario como alternativa de conexión entre La Plata y la Capital (Reitano, 2010; 2015).

Durante su gobernación, Manuel Fresco impulsó una política agraria que buscaba romper con el liberalismo conservador mediante la creación del Instituto de Colonización, destinado a subdividir grandes propiedades y entregarlas a chacareros, con la intención de formar una clase media rural propietaria que actuara como sostén social frente al avance de las izquierdas. Se mostraba confrontativo con los latifundios, a los que atribuía "avaricia y egoísmo", y defendía la agricultura por sobre la ganadería, considerada un freno al desarrollo provincial. También criticaba la explotación de peones y arrendatarios, presentándose como defensor de quienes apenas lograban subsistir pese a enriquecer a los terratenientes. Este ideario se extendió al plano industrial, al promover la intervención estatal en actividades privadas con impacto social, la redistribución y la obra pública como formas de modernizar la economía y legitimar los impuestos. En paralelo, impulsó una política social y sindical orientada a captar a los trabajadores rurales, incorporándolos a organizaciones reconocidas por el Estado y restando influencia a corrientes opositoras (Reitano, 2010; 2015). En su prédica agrarista otorgaba un papel central a los colonos, criollos o inmigrantes, considerados base moral y económica de la nación, pues a través de la propiedad y el arraigo debían fijarse al territorio y encarnar valores de orden, familia e identidad nacional (Balsa, 2010).

El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires fue parcialmente renovado y orientado hacia las nuevas áreas de colonización, combinando transporte ferroviario y automotor para facilitar la salida de la producción agrícola. Sin embargo, en un contexto de expansión automotriz, el ferrocarril comenzó a perder centralidad frente a las carreteras, e incluso se llegó a discutir su venta al Estado nacional o su traspaso a compañías privadas; finalmente, se optó por realizar algunas mejoras y adquirir nuevo material rodante. Si bien los números del tráfico de pasajeros,

el transporte de hacienda y el servicio de cargas mostraron cierta recuperación entre 1936 y 1939, no alcanzaron para cubrir las inversiones ni los gastos que la explotación del FCPBA generaba diariamente (Fernández, 2016). Así pues, a partir de los años treinta, la atención del Estado se desplazó del ferrocarril hacia los caminos, que concentraron gran parte de los esfuerzos en obra pública (Fernández, 2016).

La *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*

Ya desde fines del siglo XIX, los ferrocarriles habían desplegado un universo gráfico y editorial propio en el Río de la Plata. Las compañías británicas impulsaron boletines técnicos, afiches, mapas, postales, álbumes ilustrados e incluso periódicos institucionales que buscaban tanto informar a viajeros, agricultores o inversores como proyectar una imagen de modernidad y progreso (Bonelli Zapata, 2017). Estos impresos cumplían una doble función: eran herramientas prácticas y, al mismo tiempo, piezas de construcción simbólica. En ellos, el tren aparecía como emblema de civilización y motor de futuro, una metáfora que también recogía la prensa generalista porteña de la época, donde la locomotora solía figurar como alegoría del dinamismo social o de los riesgos de la vida moderna. En efecto, el ferrocarril no solo facilitaba el traslado de personas y mercancías, sino que también transformaba de manera profunda las condiciones de circulación de la prensa (Williams 1992, como se cita en Bonelli Zapata, 2017).

En las primeras décadas del siglo XX aparecieron varias publicaciones ferroviarias. Entre las más destacadas, figuran las revistas de los Ferrocarriles Oeste y Central Argentino (1911), la del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (1917) y, más tarde, la *Revista del Ferrocarril Sud* (1925). Entre 1922 y 1935, se publicó *Riel y Fomento*, revista de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado. Esta publicación, aunque tenía como eje el ferrocarril estatal, abarcó una gran diversidad de temas —desde agricultura, minería y turismo hasta arte, arquitectura y patrimonio—, lo que le otorgó un perfil cultural integral que trascendía lo meramente técnico. En sus páginas, la modernización ferroviaria se articulaba con una mirada americanista, visible en la revalorización del pasado colonial y precolombino, en las estéticas nativistas y en la atención dedicada al Noroeste y la región andina. De este modo, esta revista integró modernidad y tradición en una propuesta orientada al desarrollo económico y cultural del país desde una perspectiva regional (Fasce, 2019).

En octubre de 1926 se lanzó la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, bajo el gobierno de Valentín Vergara. Si en tiempos de José Luis Cantilo el ferrocarril provincial había sido concebido sobre todo como una herramienta de integración territorial y de fomento agroexportador, la nueva etapa buscó dotarlo de una lógica empresarial y de rentabilidad. En un contexto de crisis fiscal, se creó el Departamento de Explotación Comercial y Tarifas (con sede en las calles 17 y 71 de La Plata)[1], cuya Sección Propaganda y Fomento fue responsable de las estrategias publicitarias del ferrocarril provincial, entre ellas la edición de esta

1 A partir del N.º 28, publicado en marzo-abril de 1931, se indica que mudaron su sede a los talleres ferroviarios de la localidad de Los Hornos, en calle 56 y 35 (actualmente 135), mientras que en los números 32-34 se consigna la dirección en calles 56 y 31 (actualmente 131), para volver a 56 y 35 en el número siguiente.

publicación y la producción de afiches de promoción turística.

Editada en un formato de aproximadamente 23 x 31 cm, la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires* se presentaba con portadas a color de mayor gramaje y un interior en blanco y negro impreso sobre papel ilustración. Cada número tenía un promedio de 75 páginas y combinaba textos tipográficos con abundante material visual —fotografías, cartografías, ilustraciones, grabados, tablas y gráficos—. La publicación se dirigía a un público compuesto por industriales, ganaderos, agricultores, fruticultores, chacareros, granjeros y tamberos, y así buscaba interpelar directamente a los sectores productivos de la provincia y reforzar el papel del ferrocarril como motor de desarrollo económico regional.

Según se anuncia en sus páginas, la revista se distribuía gratuitamente en todas las estaciones y localidades alcanzadas por los ramales del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, asegurando así la eficacia de su propaganda. Acompañaba un recorrido que, al momento de su lanzamiento, atravesaba un extenso territorio desde Avellaneda hasta Olavarría, pasando por los partidos de Quilmes, Florencio Varela, La Plata —con acceso a los frigoríficos Swift y Armour—, Coronel Brandsen, General Paz, Cañuelas, Monte, Roque Pérez, Saladillo, Veinticinco de Mayo, Nueve de Julio, Carlos Casares, Pehuajó, Carlos Tejedor, Trenque Lauquen, Rivadavia, Las Flores, Tapalqué y Azul. A ello se sumaban mercados de hacienda en Ángel Etcheverry y Avellaneda.

La revista declaraba una periodicidad mensual, aunque en la práctica su ritmo de publicación fue irregular y condicionado por los vaivenes políticos e institucionales. Entre 1926 y 1937 se editaron al menos 51 números, sin embargo, no se conoce la tirada de cada número ni la ubicación de los talleres de impresión, lo que deja aún interrogantes sobre su alcance y producción. A pesar de los cambios políticos, de gobiernos constitucionales y de facto, y de la irregularidad en su periodicidad, la revista logró sostener una notable continuidad editorial, cumpliendo su función como órgano de comunicación del Ferrocarril Provincial a lo largo de más de una década[2].

Tal como se anuncia en el programa del primer número, firmado por Luis M. Varela, jefe de Explotación Comercial y Tarifas, la revista asumió desde sus inicios un rol activo en la promoción de la colonización intensiva y el desarrollo agrícola y ganadero. A través de artículos instructivos, cartillas, estudios técnicos y notas especializadas, se abordaban las características productivas de cada región bonaerense y se brindaban recomendaciones sobre métodos eficientes de cultivo, alimentación y engorde del ganado y mejor aprovechamiento del suelo. Estas orientaciones estaban dirigidas a lograr una explotación más racional, eficiente y económica de la pampa bonaerense, considerada una zona estratégica para el crecimiento provincial. A su vez, se discutía de manera explícita el problema estructural del latifundio y sus consecuencias sobre el progreso nacional, subrayando la necesidad

2 La distribución de números por períodos de gobierno fue la siguiente: durante la gobernación de Valentín Vergara (1926-1930) se editaron 21 números; bajo el mandato de Nereo Crovetto (mayo a septiembre de 1930), 2; durante la intervención federal de Carlos Meyer Pellegrini (septiembre de 1930 - junio de 1931), 6; con Manuel Alvarado (1931), 2; bajo el gobierno de facto de Raymundo Meabe (1931-1932) no se registraron publicaciones. La gestión de Federico L. Martínez de Hoz (1932-1935) retomó la continuidad con 12 números publicados, y la de Raúl Díaz (1935-1936) añadió 3 más. Finalmente, con Manuel A. Fresco (1936-1940) se planteó una etapa de relanzamiento y mensualización, aunque solo se conservan dos nuevos números, hasta el 51, fechados en junio de 1937.

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

Servicio general entre La Plata y Mira Pampa y viceversa

ESTACIONES	SALIDAS Mixto 55	SALIDAS Pasaj. 1	ESTACIONES	REGRESOS Pasaj. 2	REGRESOS Mixto 56
Circunvalación (F. C. S.)	9 00	..	Mira Pampa	17 00	
La Plata	9 10	20 20	Roosevelt	17 15	
Angel Etcheverry	9 42	20 46	Badano	17 36	
Gómez de la Vega	10 00	G	Fortín Olavarría	18 04	
Gobernador Obligado	10 24	21 14	Villa Sena	18 28	
Samborombón	10 45	G	Francisco De Victoria	18 55	
Loma Verde	11 10	21 46	Francisco Magnano	19 24	
Gobernador Udaondo	11 45	22 16	Esteban de Luca	19 48	
Goyenechea	12 09	G	Inocencio Sosa	20 33	
Francisco A. Berra	12 38	22 51	Grecco	20 59	
Desvío Kilómetro 116	12 53	G	Pedro Gamen	21 21	
Ca. los Beguerie	13 38	23 28	Las Juanitas	21 41	
Juan Tronconi	14 05	23 48	Mauricio Hirsch	22 06	
Desvío Campo Atucha	14 24	0 03	Gobernador Arias	22 34	
Polvaredas	14 53	0 28	Galo Llorente	22 59	
Desvío Toledo	15 17	0 45	Amalia	23 15	
José R. Sojo	15 33	0 59	Nuevo de Julio	23 51	6 55
Saladillo Norte	16 00	1 18	Maloahy	0 11	7 22
Desvío Kilómetro 215	16 18	G	Empalme Ing. De Madrid	G	8 04
Lucas Monteverde	16 42	1 49	Desvío Garbarini	G	8 18
Blas Durañona	17 12	2 12	Blas Durañona	1 23	9 04
Desvío Garbarini	17 54	G	Lucas Monteverde	1 43	9 30
Empalme Ing. De Madrid	18 08	G	Desvío Kilómetro 215	G	9 54
Maloahy	18 50	3 21	Saladillo Norte	2 14	10 14
Nuevo de Julio	19 15	3 49	José R. Sojo	2 37	10 43
Amalia		4 16	Desvío Toledo	2 47	10 56
Galo Llorente		4 32	Polvaredas	3 08	11 20
Gobernador Arias		5 01	Desvío Campo Atucha	3 29	11 48
Mauricio Hirsch		5 26	Juan Tronconi	3 44	12 08
Las Juanitas		5 51	Carlos Beguerie	4 04	12 42
Pedro Gamen		6 11	Desvío Kilómetro 116	G	13 19
Grecco		6 41	Francisco A. Berra	4 41	13 38
Inocencio Sosa		7 07	Goyenechea	G	14 03
Esteban de Luca		7 44	Gobernador Udaondo	5 20	14 27
Francisco Magnano		8 08	Loma Verde	5 46	15 02
Francisco De Victoria		8 37	Samborombón	G	15 27
Villa Sena		9 04	Gobernador Obligado	6 18	15 52
Fortín Olavarría		9 31	Gómez de la Vega	G	16 12
Badano		9 56	Angel Etcheverry	6 46	16 30
Roosevelt		10 18	La Plata	7 10	17 00
Mira Pampa		10 30	Circunvalación (F. C. S.)	7 12	17 05

Lunes, Miércoles y Viernes — Martes, Jueves y Sábados — Lunes, Miér. y Viern. — Martes, Jueves y Sábados — Miércoles, Viernes y Domingos

Tren 1 corre en combinación con tren que sale de Plaza Constitución a las 18.32 horas llegando a La Plata (F. C. S.) a las 19.22 horas. La «G» indica que el tren parará para subir o bajar pasajeros para y de estaciones afuera de Nuevo de Julio.—Pasajeros de y para Buenos Aires, de trenes 55 y 56 transbordarán en Circunvalación (F. C. S.) Trenes 55 y 56 conducen coche comedor. — Trenes 1 y 2 conducen coches comedor y dormitorios.—Trenes 55 y 1 no conducirán Encomiendas para Estaciones hasta C. Beguerie inclusive.—Trenes 2 y 56 no cargarán Encomiendas en Estaciones desde C. Beguerie inclusive, adentro.

HORARIO QUE REGIRA DESDE EL 18 DE MAYO DE 1925 HASTA NUEVO AVISO — SERVICIO LOCAL

ESTACIONES	SALIDAS Mixto 51	SALIDAS Mixto 53	SALIDAS Mixto 55	SALIDAS Mixto 57	SALIDAS Mixto 59	SALIDAS Pasaj. 1
Circunv. F. C. S.	..	..	9 00	..	..	..
La Plata	7 20	7 20	9 10	14 10	17 20	20 20
Parada Km. 9	F	F	..	F	F	..
» 12	F	F	..	F	F	..
» 15	F	F	..	F	F	..
Lisandro Olmos	F	F	..	F	F	..
Parada Km. 19	F	F	..	F	F	..
A. Etcheverry	8 00	8 00	9 42	14 55	18 00	20 46
Parada Km. 25	F		F	..		..
» 28	F		..	F		..
G. de la Vega	8 22		10 00	15 20		G
Parada Km. 34	F		..	F		..
» 37	F		..	F		..
Gob. Obligado	8 46		10 24	15 46		21 14
Samborombón	9 09		10 45	16 08		G
Loma Verde	9 40		11 10	16 44		21 46
Parada Km. 70	F		F	F		..
Gob. Udaondo	..		11 45	17 23		22 16
Goyenechea	..		12 09	17 49		G
F. A. Berra	..		12 38	18 22		22 51
Desvío Km. 116	..		12 53	18 38		G
C. Beguerie	..		13 38	19 15		23 28

Domingos no corre — Domingos solamente — Lunes, Miércoles y Viernes — Domingos no corre — Lunes, Miércoles y Viernes

ESTACIONES	REGRESOS Pasaj. 2	REGRESOS Mixto 52	REGRESOS Mixto 54	REGRESOS Mixto 56	REGRESOS Mixto 58	REGRESOS Mixto 60
C. Beguerie	4 04		5 30	12 42		
Desvío Km. 116	G		6 06	13 19		
F. A. Berra	4 41		6 24	13 38		
Goyenechea	G		6 49	14 03		
Gob. Udaondo	5 20		7 13	14 27		
Parada Km. 70	G		F	F		
Loma Verde	5 46		7 58	15 02		16 50
Samborombón	G		8 24	15 27		17 19
Gob. Obligado	6 18		8 46	15 52		17 42
Parada Km. 37	..		F	..		F
» 34	..		F	..		F
G. de la Vega	G		9 15	16 12		18 06
Parada Km. 28	..		F	..		F
» 25	..		F	..		F
A. Etcheverry	6 46	8 10	9 45	16 30	18 10	18 30
Parada Km. 19	..	F	F	..	F	F
Lisandro Olmos	..	F	F	..	F	F
Parada Km. 15	..	F	F	..	F	F
» 12	..	F	F	..	F	F
» 9	..	F	F	..	F	F
La Plata	7 10	8 50	10 30	17 00	18 50	19 10
Circunv. F. C. S.	7 12			17 05		

Miércoles, Viernes y Domingos — Domingos no corre — Martes, Jueves y Sábados — Domingos no corre — Domingos solamente

Tren 1 corre en combinación con tren que sale de Plaza Constitución a las 18.32 horas llegando a La Plata (F. C. S.) a las 19.22 horas.—La «F» indica que el tren parará para subir o bajar pasajeros.—La «G» indica que el tren parará para subir o bajar pasajeros para y de estaciones afuera de Nuevo de Julio.—Pasajeros de y para Buenos Aires, de trenes 55 y 56 transbordarán en Circunvalación (F. C. S.—Trenes 55 y 56 conducen coche comedor.—Trenes 1 y 2 conducen coches comedor y dormitorios.—Trenes 55 y 1 no conducirán Encomiendas para Estaciones hasta C. Beguerie inclusive.—Trenes 2 y 56 no cargarán Encom. en Estaciones desde C. Beguerie inclusive, adentro.

HORARIO PROVISORIO

DISTANCIAS Desde La Plata	DISTANCIAS Entre Estaciones	SALIDAS Estaciones	SALIDAS Mixto 55 A Llega	SALIDAS Mixto 55 A Sale
—	—	La Plata	—	9.10
136	—	C. Beguerie	—	14.00
150	13,420	La Rinconada	14.25	14.28
161	11,218	La Reforma	14.49	14.51
174	12,652	Juan Blaquier	15.15	15.22
190	16,200	El Trigo	15.53	15.56
205	15,700	Estrugamou	16.26	16.28
224	19,021	Velloso	17.05	17.15
238	—	El Bañado	17.41	17.48
253	—	Antonio de los Heros	18.15	—
—	—	Ariel (1)	—	—
—	—	Azul (1)	—	—

Corre Lunes y Viernes

REGRESOS Estaciones	REGRESOS Mixto 56 A Llega	REGRESOS Mixto 56 A Sale
Azul (1)	—	—
Ariel (1)	—	—
Antonio de los Heros	—	8.05
El Bañado	8.32	8.39
Velloso	9.05	9.15
Estrugamou	9.52	9.54
El Trigo	10.24	10.27
Juan Blaquier	10.58	11.05
La Reforma	11.29	11.31
La Rinconada	11.51	11.54
C. Beguerie	12.20	—
La Plata	17.00	—

Corre Martes y Sábado

(1) No habilitadas aún al servicio público.
Estos trenes tienen combinación en la estación Circunvalación F. C. Sud, con trenes de y para Bs. As.

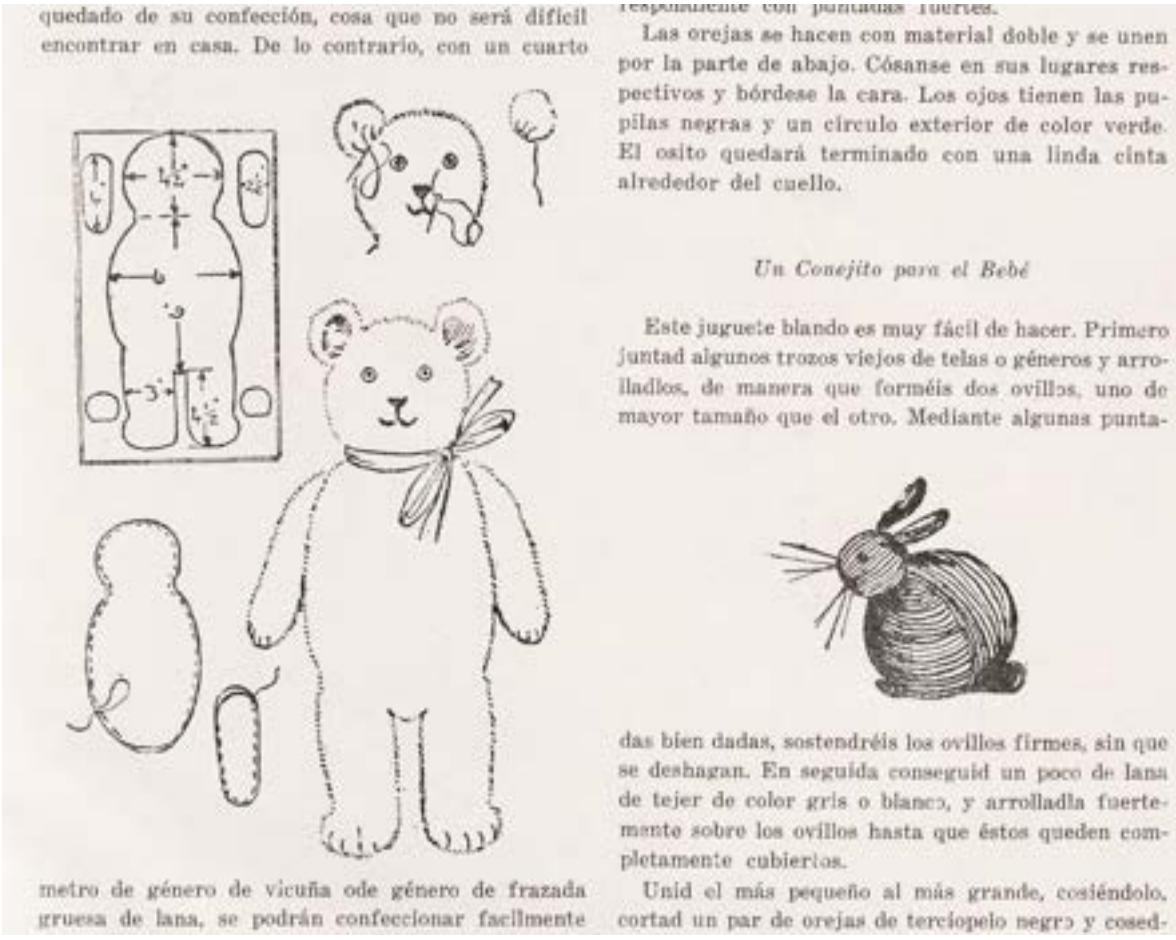
de subdividir la tierra como condición para el desarrollo de la pequeña propiedad, la expansión de la industria y el fortalecimiento de una economía más autónoma. En esta línea, se promovía una industrialización basada en los recursos locales disponibles, con el fin de reducir la dependencia del mercado europeo y avanzar hacia la independencia económica del país.

Si bien la revista no consignaba de manera explícita su equipo editorial —identificado únicamente con el departamento del que dependía y, en algunos casos, bajo la firma genérica de "La Redacción", presumiblemente vinculada al Departamento de Explotación Comercial y Tarifas—, sus páginas reunían colaboraciones de funcionarios del Poder Ejecutivo provincial, técnicos especializados y representantes de universidades, organismos públicos y sectores productivos. En particular, los aportes de agrónomos y especialistas en ganadería reflejaban el clima de modernización y tecnificación de la producción agropecuaria que caracterizó a la provincia durante esos años.

Entre 1926 y 1930, los primeros números solían incluir entre 12 y 18 artículos por número, organizados en secciones habituales como "Noticias del Ferrocarril", donde se anunciaban mejoras del servicio y la infraestructura, o "Agricultura" y "Ganadería", con actualización de conocimientos y consejos prácticos para mejorar la producción y el trabajo en el campo. También se incluían apartados como "Chacra" y "Colonización", que relataban experiencias de nuevos pobladores, programas de asentamiento y recomendaciones para incrementar la producción rural; "Notas comerciales" y "Estudios especiales", con datos de mercados locales y tendencias económicas; y "Cartillas del agricultor" o "Calendario ganadero", que ofrecían orientaciones técnicas, calendarios de siembra y pautas de vacunación. De esta manera, la revista combinaba información práctica y técnica con la intención de modernizar y organizar el trabajo agropecuario en toda la provincia.

La sección "Industria", por su parte, ofrecía a los lectores un panorama variado de iniciativas fabriles y productivas de la provincia y del país. Allí se difundían novedades sobre exposiciones y ferias de muestras, como la Exposición-Feria Industrial de Muestras de 1926 o la 28.ª Exposición de la Sociedad Rural del Azul en 1927, así como notas sobre industrias específicas, entre ellas la sérica, la lechera, la frutícola o la vitivinícola. También se presentaban artículos dedicados a la fabricación de bienes de consumo, como sombreros o quesos, a los progresos de la técnica industrial y a la promoción de nuevos polos fabriles en localidades como Bahía Blanca o La Plata.

La revista fue ampliando sus contenidos más allá de lo estrictamente productivo, prestando atención al bienestar social y a la vida cotidiana de sus lectoras y lectores. Incluyó páginas dedicadas al ámbito doméstico, que con los años se consolidaron en secciones como "Para el hogar", "Consejos útiles" o "Cosas de interés para la dueña de casa". Allí se podían encontrar desde recetas de cocina hasta recomendaciones de higiene y cuidados de la salud en el hogar, ideas para la economía doméstica, consejos de crianza y educación de los hijos, sugerencias de jardinería o prácticas rurales aplicables al día a día. Además, algunos artículos apuntaban de forma más directa al rol de la mujer rural, reconociéndola como trabajadora en la chacra, promotora del bienestar familiar y figura clave en la transmisión de saberes. En la década de 1930 aparecen textos como "La mujer en


quedado de su confección, cosa que no será difícil encontrar en casa. De lo contrario, con un cuarto

metro de género de vicuña ode género de frazada gruesa de lana, se podrán confeccionar fácilmente

Las orejas se hacen con material doble y se unen por la parte de abajo. Cósanse en sus lugares respectivos y bórdese la cara. Los ojos tienen las pupilas negras y un círculo exterior de color verde. El osito quedará terminado con una linda cinta alrededor del cuello.

Un Conejito para el Bebé

Este juguete blando es muy fácil de hacer. Primero juntad algunos trozos viejos de telas o géneros y arrolladlos, de manera que forméis dos ovillos, uno de mayor tamaño que el otro. Mediante algunas puntadas bien dadas, sostendréis los ovillos firmes, sin que se deshagan. En seguida conseguid un poco de lana de tejer de color gris o blanco, y arrolladla fuertemente sobre los ovillos hasta que éstos queden completamente cubiertos.

Unid el más pequeño al más grande, cosiéndolo, cortad un par de orejas de terciopelo negro y cosed-

Figuras del artículo "Juegos y entretenimientos para nuestras niñas".
***Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires,* n.º 37, junio-septiembre de 1933**

la chacra" o "Los negocios de la mujer de negocios", que visibilizan su participación en las economías domésticas y en la vida productiva.

La construcción de una sensibilidad nacional

Pero el proyecto editorial no se detenía allí. La revista se configuraba también como un sofisticado artefacto cultural, capaz de articular arte y literatura en un mismo horizonte de sentido, donde se afirmaba una identidad americana tanto en los textos como en las imágenes. En este aspecto fue decisiva la intervención de Adolfo Travascio, director artístico de la revista desde el primer número hasta su fallecimiento en 1932, según puede reconocerse a través de fuentes externas y de la propia revista, que incluye en su N.º 35 un artículo dedicado a su memoria. Formado en La Plata y discípulo de Martín Malharro, Travascio orientó su obra hacia las artes aplicadas —cerámica, tapices, mobiliario, grabado y diseño gráfico—, incorporando motivos indígenas y precolombinos en clave contemporánea (Gutiérrez Viñuales, 2011). Se desempeñó como secretario de la Comisión Provincial de Bellas Artes y, si bien no se cuenta con documentación que

permita reconstruir con precisión las condiciones de su nombramiento ni establecer una incidencia directa de dicho organismo en la orientación editorial de la publicación, la simultaneidad de ambos espacios resulta significativa para pensar las articulaciones entre el ámbito ferroviario, las instituciones artísticas provinciales y los debates estéticos de la época.

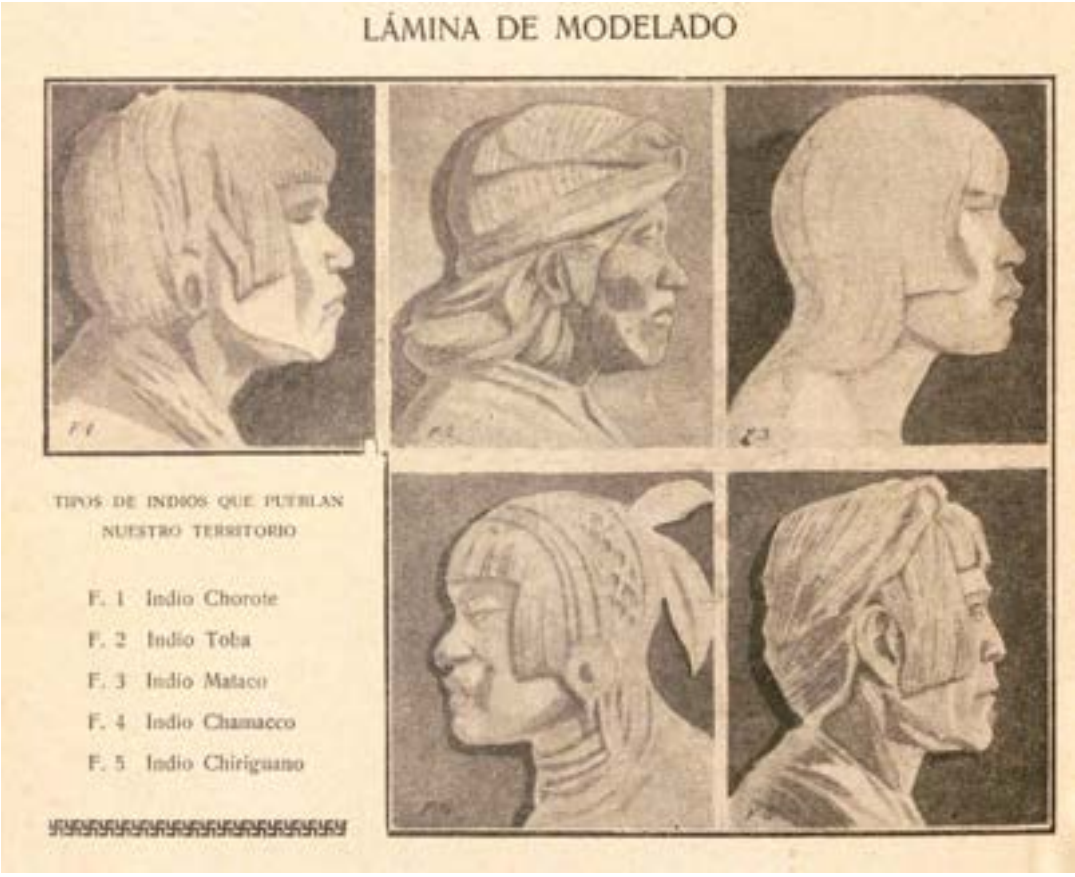
Con Travascio, la publicación adoptó un perfil cultural vinculado al nacionalismo en auge desde el Centenario, que encontraba en figuras como Manuel Gálvez, Ricardo Rojas y Leopoldo Lugones distintas formas de pensar la identidad a partir de la revalorización de lo criollo frente a lo extranjero. Se trataba de un clima de ideas que otorgaba centralidad a las tradiciones rurales populares como esencia de lo argentino, aunque con evidentes matices que iban desde la propuesta integradora de Rojas (a la que la Revista del Ferrocarril se mostraba más cercana) hasta las advertencias de Lugones y Gálvez sobre los efectos de la inmigración (Cagnolati & Segovia, 2019). En este marco, la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires* se inscribió en una sensibilidad cultural compartida con otros proyectos contemporáneos, como *Riel y Fomento*, dirigida hasta 1927 por el artista Rodolfo Franco. De esta manera, ambas publicaciones conjugaron el impulso de las economías regionales con una propuesta estética que ponía en valor lo criollo y lo americano.

En la revista dirigida por Travascio, la sección "Arte y Literatura Americana" —más tarde titulada "Un cuento argentino"— ofrecía un espacio novedoso para la difusión de relatos, fragmentos de novelas, críticas, ensayos y reflexiones estéticas, acompañados de ilustraciones. Un eje central en esta sección cultural fue la revalorización de la literatura gauchesca, con textos que recuperaban voces y costumbres rurales. Allí se elogia el tratamiento del escritor Benito Lynch sobre la vida rural, así como su capacidad para reflejar la realidad concreta y esencial de los personajes gauchescos en sus obras. Junto a él se publicaron relatos de autores reconocidos, como Ricardo Güiraldes con "Una fiesta en La Pampa", Samuel Eichelbaum con "Buena cosecha", Roberto J. Payró con "Carreras gauchas", Yamandú Rodríguez con "Sandalio" y Ernesto Kolbenheyer con "Los motivos de don Proteo", entre muchos otros. Estos cuentos y colaboraciones recreaban escenas de la vida rural, las faenas del campo y el mundo popular de la pampa, consolidando un corpus literario que acompañaba la intención de la revista de rescatar y difundir la tradición criolla en diálogo con la modernización de la provincia.

La crítica de arte también tuvo lugar, con textos como "La inspiración autóctona de Adolfo Travascio", que proponían fundar un arte nacional en los motivos indígenas y en las artes aplicadas, como la alfarería, el tapiz o el mobiliario. Travascio fue presentado como un artista riguroso y comprometido, capaz de recoger la tradición indígena sin idealizarla y proyectarla hacia una plástica moderna. El planteo apuntaba a que las artes aplicadas, por su vínculo directo con la vida cotidiana y con los materiales locales, constituían un terreno fértil para forjar una estética auténticamente americana. En la misma línea, "La arquitectura colonial", de A. Sánchez Reulet, reivindicaba las construcciones criollas como expresiones genuinas de adaptación al paisaje, al clima y a los recursos del continente (contra la mirada eurocéntrica que las consideraba copias menores de modelos españoles), y subrayaba que esta arquitectura debía formar parte constitutiva del arte nacional. La promoción de artistas visuales argentinos contemporáneos también ocupó un lugar central. La revista dedicó textos elogiosos a pintores

como Juan B. Tapia y Fausto Mazzuchelli, valorados por conjugar la tradición local con una plástica moderna.

En los números 17 y 19 se presentó el libro *El trabajo manual en la escuela argentina*, de Atilio Boveri y Florencio Loyarte, que proponía enseñar a los niños habilidades útiles y mejorar la educación estética a través de trabajos artísticos, incluyendo figuras de "tipos de indio". La revista también difundió notas gráficas sobre la Exposición-Feria Internacional de Muestras de La Plata y la Exposición Comunal de Artes Aplicadas e Industriales, que promovían la industria nacional y consolidaban una identidad visual propia mediante disciplinas de diseño funcional, como mobiliario, cerámica, herrería y textiles. Estas iniciativas pueden leerse a la luz de lo que señalan Fasce y Mantovani (2022): la confluencia en las primeras décadas del siglo XX de un nacionalismo nativista en las artes plásticas y un renovado interés por la formación profesional de los artistas en un contexto de modernización industrial. De esta intersección surgió un vocabulario decorativo inspirado en las culturas prehispánicas, concebidas como un sustrato del que podían extraerse las fuentes de un arte netamente americano. La labor de arqueólogos y los hallazgos de restos materiales fueron fundamentales para este proyecto, ya que aportó referencias concretas para la creación artística. Ricardo Rojas, por su parte, había propuesto elaborar una



Figuras del libro *El trabajo manual en la escuela argentina,* de Atilio Boveri y Florencia Loyarte.
***Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires,* n.º 17, septiembre-octubre de 1929**



Stand del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires en la IV Exposición Feria de Muestras organizada por el Poder Ejecutivo de la Provincia

***Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, n.° 2, noviembre de 1926**

"gramática de la ornamentación argentina" que integrara elementos precolombinos y coloniales, así como la fauna y la flora locales, sirviendo de modelo para la expansión del arte y de la industria en el país.

La dimensión visual de la revista

La *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires* fue, desde sus inicios, un artefacto gráfico antes que un medio puramente textual. El protagonismo de las imágenes se advierte ya en sus portadas, que funcionaban como una síntesis visual de su proyecto político y cultural. Estas desplegaron una visualidad estratégica, con ilustraciones que ocupaban casi dos tercios del espacio, enmarcadas por patrones geométricos y acompañadas por información editorial mínima pero cuidadosamente dispuesta, logrando construir así una identidad visual reconocible y coherente. En cuanto a las técnicas de impresión, combinaban tipos móviles y clisés para textos y elementos gráficos con fotograbados tramados para fotografías y reproducciones de obras de arte. El artista más presente en las tapas de la revista fue Adolfo Travascio, cuyas xilografías marcaron el tono de la serie, aunque también se convocó a figuras de la renovación plástica bonaerense, como Fausto Mazzuchelli, José Martorell, Juan Tapia, Francisco Américo de Santo, Edelmira Flores Ortega de Travascio, Atilio Boveri y Alfredo Guttero, quienes colaboran con

óleos, grabados y tapices. La presencia de este elenco de artistas resulta significativa no solo por su inserción en las principales instituciones artísticas de la provincia —museos, salones oficiales y organismos culturales—, sino también por su afinidad con las corrientes americanistas y nativistas que atravesaban el proyecto cultural de la revista.

El campesino aparece como figura central en estas imágenes. Ya sea representado en pleno acto de sembrar (como en la portada del N.º 4, con el arado y los bueyes bajo el sol naciente) o en retratos más directos (como el "Paisano" que mira de frente al lector, en el N.º 32), su presencia condensa la exaltación del trabajo agrícola como fundamento de la identidad nacional. Otras figuras relevantes son medios de transporte —trenes, autos, barcos, aviones—, vistas urbanas e industriales futuristas y elementos precolombinos, que conformaron una iconografía en la que lo criollo, lo indígena y lo técnico se enlazaban en una misma promesa de progreso. El tren, en particular, se muestra como motor de modernidad y movilidad, atravesando campos y pueblos, enlazando estaciones y ciudades, y proyectando un futuro en el que comunicación y tecnología impulsan la vida social y económica. El uso recurrente de la diagonal ascendente en varias de las composiciones reforzaba esa noción de futuro, ya que las líneas que se desplazan de izquierda a derecha generan una sensación de ascenso, sugiriendo implícitamente un avance.

Tras ese umbral inicial de las tapas, cada número incluía alrededor de cuarenta imágenes en su interior. En las primeras ediciones, la impresión en tinta violeta, amarilla y azul revela un breve momento de experimentación cromática que luego se estabiliza en el uso del negro. Los recursos visuales no se limitaban a ilustraciones o viñetas: se extendían a toda la diagramación, de modo que incluso la sección del sumario recibía un tratamiento gráfico destacado. Allí, el diseño apelaba a colores planos, figuras femeninas estilizadas y tipografías ornamentales, enmarcadas por bordes geométricos y motivos decorativos que separaban el listado de artículos del resto de la página. Del mismo modo, textos programáticos como "Nuestro Programa" o los editoriales iniciales aparecían acompañados de orlas, cartelas y símbolos gráficos que reforzaban la solemnidad del mensaje. En este sentido, si bien podrían reconocerse en estas páginas rasgos característicos del art decó —con el que, de todos modos, compartía ciertos recursos gráficos, como formas geométricas, simetrías, tipografías estilizadas—, la revista no se reducía a un estilo decorativo internacional. Su apuesta visual tenía una dimensión local y programática: el diseño funcionaba como una herramienta de intervención cultural y política, orientada a mostrar que la modernidad podía dialogar con las tradiciones locales. De allí que, en una misma página, convivieran motivos criollos, escenas gauchescas o indígenas y referencias de vanguardia, en una síntesis singular.

La revista se presentaba ante todo como órgano ferroviario. Los elementos gráficos que aparecían en todos los números fueron los mapas del trazado, con líneas continuas y punteadas para diferenciar ramales existentes y proyectados, acompañados de grillas con los horarios de los trenes y las tarifas de pasajeros y cargas. Se trataba de un repertorio gráfico estrictamente funcional, pensado para orientar al usuario y mostrar de manera tangible la extensión de los servicios. En paralelo, estas visualizaciones también representaban a la provincia como un espacio

ordenado, conectado y en expansión. A ese bloque informativo lo seguían las fotografías en blanco y negro de obras públicas y de infraestructura ferroviaria. Se levantaron terminales monumentales, como la de Avellaneda, y también estaciones intermedias, depósitos de cereales, puentes sobre arroyos, galpones industriales. Entre las estaciones de mayor porte destacaban las de Olavarría, Azul y Pehuajó, con dos plantas, cubiertas de tejas francesas y ladrillo visto, un despliegue pintoresquista que contrastaba con la sencillez de las estaciones rurales más modestas. Junto a ellas, se difundían imágenes del nuevo material rodante, que mostraban cómo la empresa se renovaba y modernizaba. Se publicaban además fotografías de industrias y del Puerto La Plata, que proyectaban la imagen de una Argentina y una provincia de Buenos Aires modernas, con los rasgos de una vida industrial pujante.

La revista también se abría al turismo interno. Solía incluir reseñas fotográficas de localidades como Azul, La Plata y Olavarría, con vistas urbanas e imágenes de sus parques y edificios, buscando despertar el interés de los viajeros y reforzar la idea de un territorio atractivo y accesible. Algunas contratapas reproducían afiches turísticos del ferrocarril, con lo que se subraya el rol de la revista como vehículo de fomento cultural y recreativo, más allá de su carácter técnico.

Las publicidades introducían un registro visual propio, con eslóganes llamativos, juegos tipográficos e ilustraciones de productos diversos: bebidas como Cerveza Quilmes, Cerveza Palermo y Vino Toro, automóviles y maquinaria agrícola de Fiat y Renault, cemento y materiales de construcción como Loma Negra y Ceresita, equipos de soldadura y cocinas Frasson, máquinas de escribir, coser y bordar de Continental y Naumann, además


Frente principal de la estación Avellaneda


bilidad, para obtener los fondos necesa-

Puente sobre el arroyo Las Flores



Estación de Avellaneda, puente ferroviario y locomotora del FCPBA.
***Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires,* n.º 1, octubre de 1926**

de servicios financieros, seguros, ópticas, joyerías, relojerías y comunicaciones gráficas. Las publicidades ocupaban alrededor del 15 % de cada número y se distribuían principalmente en las primeras y últimas páginas. Se ofrecían en distintos tamaños y tarifas, con bonificaciones para contrataciones prolongadas. Esta modalidad no solo constituyó una vía de financiamiento para la publicación, sino que también contribuyó a la construcción de una imagen moderna, industrial y productiva de la provincia, consolidando el vínculo entre la revista y el sector comercial. Además de la publicidad comercial, la revista incluía también avisos oficiales, como los de campañas de fomento a la forestación —con la difusión del "tren vivero" y la plantación de árboles en las rutas y pueblos— o los anuncios de reducción de tarifas ferroviarias para ciertos rubros, como el transporte de semillas o ganado.

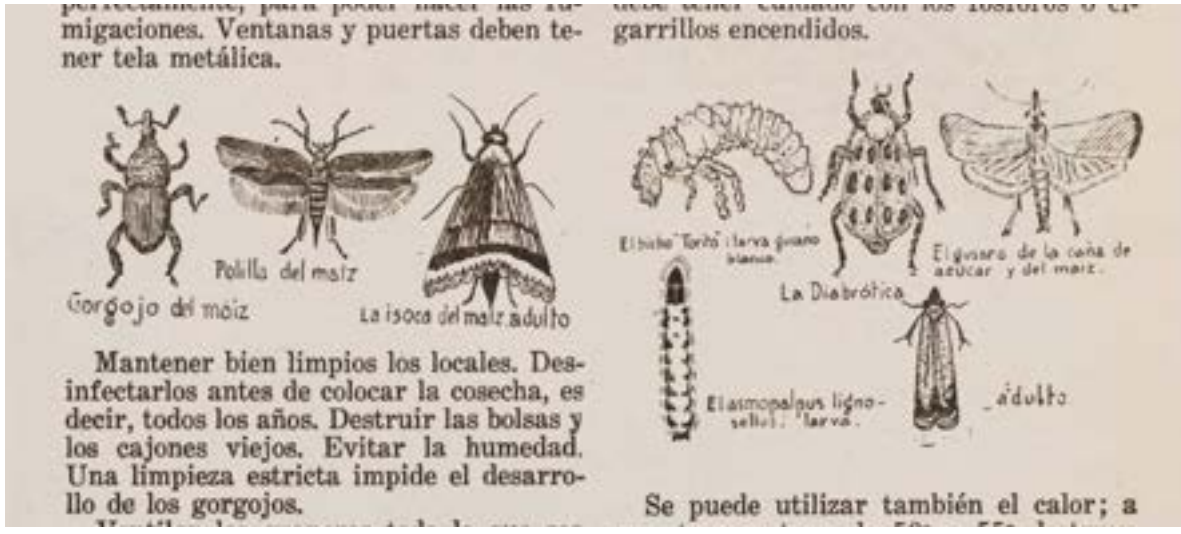
Tenían una gran presencia en la revista las ilustraciones técnicas y didácticas, de la tradición enciclopédica, como dibujos lineales de insectos, semillas, plantas, animales y herramientas de trabajo, sin pretensión artística, pero con un claro objetivo pedagógico. Estas imágenes acompañaban artículos destinados a agricultores y ganaderos, reforzando la función instructiva de la revista y su rol como difusora de saberes prácticos. Se incluían también tablas con precipitaciones mensuales por región, así como consejos sobre qué sembrar o cosechar según la época del año, ofreciendo herramientas concretas de planificación para los productores rurales.

Si en sus textos la revista había introducido con claridad la noción de americanismo y de un arte nacional, en el plano visual esa orientación se plasmaba en un repertorio diverso de imágenes. Junto a las más utilitarias y documentales, se desplegaba un amplio caudal artístico, presente no solo en las portadas, sino también en clisés, encabezados, ornamentos y fotografías de artes aplicadas, como tallas en madera, cerámicas, tapices y objetos decorativos. Estas imágenes respondían a los parámetros del llamado nativismo[3], como lo describe Pablo Fasce (2018), un estilo heterogéneo que buscaba representar la identidad argentina a través de paisajes y pobladores locales. El repertorio incluía motivos como gauchos, campesinos y habitantes indígenas; paisajes de llanuras, sierras y altiplanos; y elementos históricos o culturales, como vestigios prehispánicos, arquitectura colonial y tradiciones regionales. Lejos de ser solo decorativas, estas imágenes funcionaban como un vehículo para valorar el pasado material y cultural de cada región y, especialmente en el Noroeste



Publicidades y promoción del espacio publicitario disponible. *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, n.º 28, marzo-abril de 1931

3 Aunque existen distintas categorizaciones dentro de esta visualidad —como eurindia, indianismo, incaísmo, indigenismo—, Fasce opta por este término debido a su carácter inclusivo y su capacidad para abarcar imágenes de difícil clasificación.



Ilustraciones enciclopédicas en "Los enemigos del maíz". *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires,* n.º 28, marzo-abril de 1931

argentino, conectaban el "alma nacional" con el americanismo.

En cuanto al diseño y diagramación de las páginas, los textos a dos columnas iban acompañados, en el inicio o en el cierre, por grabados ornamentales y clisés decorativos que organizaban la lectura y marcaban transiciones, repitiendo con variaciones motivos recurrentes: escenas rurales en textos de agricultura o ganadería; paisanos, gauchos o indígenas[4] en arte y literatura; trenes y estaciones en las notas sobre el ferrocarril. Generaban de este modo un ritmo visual que daba coherencia al conjunto.

Esa convivencia de lenguajes diversos —científicos, artísticos, documentales y comerciales— hacía de la revista un verdadero laboratorio gráfico, donde lo funcional y lo estético, lo erudito y lo popular dialogaban dentro de un mismo dispositivo editorial.

Reconfiguraciones de la línea editorial

Tras el fallecimiento de Adolfo Travascio en diciembre de 1932, la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires* inició una nueva etapa editorial, sin que se indique quién lo reemplazó en el cargo. En todo caso, la presencia de motivos americanistas comenzó a desvanecerse, lo que indica el peso que había tenido Travascio en el enfoque y la selección de los contenidos.

Desde el N.º 35 (de 1933) en adelante, las portadas dejaron de presentar xilografías o ilustraciones artísticas para adoptar prioritariamente fotografías en blanco y negro, giro visual que señala de alguna manera un abandono del lenguaje artístico en favor de una representación más documental y territorial. Aparecieron así vistas del canal Beagle, escenas rurales como el Aras

4 En la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, Adolfo Travascio reutiliza clisés de *Valoraciones*, revista del Grupo de Estudiantes Renovación (también promotora del americanismo y de la renovación estética en la región), en el que también participaban los artistas mexicanos Adolfo Best y Gabriel Fernández Ledesma. Esta circulación de grabados era común en revistas culturales de la década de 1920 y solía responder tanto a la coincidencia de talleres de impresión como a la participación de editores en varias publicaciones.

Argentino en la estación Gorina, retratos históricos como el del coronel Álvaro Barros, la maqueta del monumento a Dardo Rocha en La Plata o, incluso, escenas urbanas como la avenida Monteverde de La Plata (Avenida 7) o el Parque San Martín de Salta. Esta nueva presencia de lo fotográfico no se limitó a la portada. En el interior de la revista se produjo la mayor proliferación de imágenes fotográficas desde su creación, que poco a poco desplazaron los grabados y clisés característicos de los primeros años. Muchas de las viñetas decorativas creadas por Travascio, sin embargo, sobrevivieron todavía unos años más, un signo claro de que el taller de impresión seguía reutilizando los recursos heredados.

La diferencia con los primeros números resulta evidente: en lugar de la impronta artística, predominaba ahora la sobriedad. Los sumarios, antes enmarcados por cenefas y adornos, se volvieron esquemáticos y lineales, casi exclusivamente tipográficos. Este pasaje de un lenguaje gráfico modernista a una estética más austera y documental refleja no solo un cambio visual, sino también transformaciones técnicas en la producción y un desplazamiento hacia intereses más prácticos y funcionales. Al mismo tiempo, la revista amplió y diversificó sus contenidos. Cada número llegó a reunir entre quince y veinticinco artículos.

En esta línea, la revista muestra un cambio notorio en sus contenidos literarios. Si en











Clisés y encabezados con motivos nativistas



Evolución gráfica de los sumarios. ***Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires,*** **n.º 1, octubre de 1926; n.º 5, octubre de 1927; n.º 34, diciembre de 1932**

sus primeros años predominaban cuentos vinculados al mundo rural y narraciones de tono criollista o gauchesco, en la nueva etapa comienzan a aparecer también otros géneros. A las colaboraciones de inspiración rural se suman poesías de autores reconocidos, como Conrado Nalé Roxlo, con su poema *El Grillo*, donde el humor y la ironía se combinan con la ternura de lo cotidiano, o Almafuerte, con sus sonetos *Avanti* y *Piu Avanti*, cargados de fuerza moral y de un tono exhortativo que buscaba inspirar al lector. Estos aportes literarios, junto a los versos de Gabriel y Galán o Héctor Pedro Blomberg, muestran cómo se fue diversificando el repertorio. En paralelo, la revista comienza a incluir traducciones de autores extranjeros —como los textos espirituales de Rabindranath Tagore o un relato de Edgar Allan Poe— y se enriquece con artículos de corte más reflexivo y humanista. Entre ellos aparecen páginas dedicadas a la filosofía práctica, a "pensamientos selectos" y a consejos sobre la vida y el amor. También circulaban colaboraciones que invitaban a la introspección, como "Pensamientos sobre el amor" o "Los secretos del arte de economizar".

Estas piezas convivían con secciones de vida cotidiana —recetas de cocina, consejos de salud y de medicina casera, manualidades o pautas de higiene doméstica e infantil—, que ya habían aparecido de manera intermitente en la etapa anterior, pero que ahora adquirieron una presencia más sostenida y protagónica, pensada para un público amplio que incluía mujeres, docentes y niños. En los sumarios se registran apartados como "Cómo debemos alimentarnos", "El médico casero en la vida rural", "Cosas de interés para la dueña de casa", "La mujercita de mañana" o "Para la maestra y la madre inteligente". También aparecen recomendaciones sobre higiene bucal, cuidados de los niños en el baño, prevención de la gripe o juegos y entretenimientos para niñas.

La incorporación del artista C. F. Alcorta en 1933 supuso una novedad en el modo de presentar las colaboraciones. Sus viñetas "Angelito" e "Ideales para empleados oficinescos" fueron destacadas como "colaboración artística especial para esta revista", lo que constituye un gesto novedoso en comparación con los autores

anteriores, que no eran señalados de esa manera. Con Alcorta se reconoce explícitamente a un artista gráfico como parte del elenco, legitimando el humor visual como un lenguaje propio dentro de la publicación y ampliando la estética que la revista venía experimentando en esos años.

Durante la gestión de Martínez de Hoz (1932-1935) crecieron las referencias a efemérides y festejos cívicos. La revista dedicó números especiales a diferentes ciudades, como a La Plata en 1932 por su cincuentenario, o a la ciudad de Olavarría en 1934, y en sus páginas se multiplicaron los artículos, editoriales y secciones gráficas orientadas a difundir la identidad de distintas localidades bonaerenses. Ese número sobre Olavarría resulta especialmente significativo: a diferencia de los ejemplares anteriores, en los que la mayor parte de las publicidades provenía de La Plata o de la Capital Federal, en esta ocasión la totalidad de los anuncios correspondía a comercios e instituciones de la propia ciudad. El mismo desplazamiento hacia lo territorial se advierte en el número 43, dedicado a los progresos de la ciudad de Avellaneda. Allí se resaltaba el potencial económico, comercial y deportivo de la localidad, acompañado de una profusión de vistas fotográficas, entre ellas una espectacular toma aérea del estadio de Independiente, desplegada a doble página, que reafirmaba el papel de la revista como vitrina de modernidad urbana y como registro de las transformaciones del espacio bonaerense.

La llegada de Manuel Fresco al gobierno de la provincia de Buenos Aires en 1936 acentuó la transformación de la revista en un órgano institucional. Su gestión se caracterizó por desplegar un aparato propagandístico inédito hasta ese momento, que combinaba radio, prensa escrita, cine, noticieros y grandes actos públicos. Desde la gobernación se creó Radio Provincia y la Oficina de Prensa, desde donde se transmitía el programa "Hablando con el pueblo", en el que el propio Fresco relataba los logros de su administración y respondía a las críticas opositoras. También se instalaron altoparlantes en plazas, se promovió el uso del cine como medio de difusión oficial y se organizaron concentraciones multitudinarias en las que se mezclaban espectáculos populares, símbolos patrióticos y discursos políticos. El tono de esa propaganda exaltaba el nacionalismo, la religión y el orden, proyectando a Fresco como un líder paternalista en tiempos de fraude electoral y violencia política. Algunas frases que aparecen impresas en la revista, como "la religión de un niño depende de lo que hacen los padres y no de lo que dicen", condensan esa moral católica y disciplinaria que atravesaba su discurso.

Los números publicados entre 1936 y 1937 incorporaron editoriales, balances y documentos oficiales que presentaban la acción del gobierno como una obra integral. El número 50, de mayo de 1937, incluía un texto titulado "Un año de gobierno sometido al juicio del país", acompañado de informes sobre la labor del Ministerio de Gobierno y balances municipales, como el de Avellaneda. En el número 51, que apareció el mes siguiente, la revista llegó a publicar una "información oficial completa de la labor administrativa de la Provincia de Buenos Aires", junto con la Ley Orgánica de Obras Públicas. Si bien ya antes la revista había recogido comunicaciones oficiales —como el discurso de Adrián Escobar en 1933, la sanción de la nueva Ley Orgánica de la Caja Popular de Ahorros en 1935 o algunos proyectos de modernización productiva, como los trenes semilleros y los clubes juveniles de futuros granjeros—, ese carácter de comunicación institucional estatal se acentuó

fuertemente durante el último periodo. Incluso las portadas comenzaron a integrarse a esa lógica, como ocurrió con la del número 51, dedicada a la ley 12343 del Censo Nacional Agropecuario. Allí, una figura femenina despliega un pergamino sobre escenas de trabajo agrícola y ganadero, en un gesto que simboliza el orden y la racionalización del territorio bajo la guía del Estado.

Estas imágenes y textos muestran cómo la revista ya no era solo un espacio de divulgación cultural y técnica: era también el escaparate de una provincia que buscaba presentarse como organizada, moderna y productiva bajo la conducción de Fresco. El ferrocarril, en ese marco, aparecía no solo como transporte, sino como infraestructura clave para el desarrollo agrario, en sintonía con proyectos como el Tren vivero y los Trenes semilleros, que repartían plantas, semillas y trigo seleccionado con el fin de elevar la calidad productiva y embellecer pueblos y chacras. Hacia 1937, esta orientación alcanzó un punto culminante. El número 51 anunció un ambicioso plan editorial que buscaba publicar reseñas completas de cada partido de la provincia —incluyendo instituciones, comercios, industrias y asociaciones culturales— y, al mismo tiempo, ofrecer una síntesis ordenada de toda la labor administrativa provincial. La revista se proyectaba así como un órgano de referencia oficial y como vehículo de difusión internacional, a través de embajadas y consulados. Sin embargo, todo indica que ese proyecto quedó inconcluso. El número 51 parece haber sido el último publicado, dejando la sensación de que la revista se interrumpió justo cuando planeaba convertirse en un instrumento de comunicación más amplio y sistemático.

En definitiva, la revista se consolidó como una apuesta político-estético-productiva del Estado bonaerense, que buscó articular políticas culturales, integración social y modernización territorial mediante un soporte editorial que circuló durante diez años a lo largo de la red de ferrocarriles provinciales. En este marco, la publicación no restringía la definición de lo nacional a las figuras tradicionales del repertorio criollista o indígena, sino que proponía una imagen más amplia, en la que la producción, el trabajo rural, la infraestructura y los dispositivos técnicos aparecían también como componentes constitutivos de la identidad. Esta estrategia se expresó en la confluencia de contenidos técnicos, productivos y artísticos que dialogaban con la vanguardia porteña y la acercaban a un público provincial, rural y ferroviario habitualmente marginado de los circuitos culturales urbanos. Así, la revista operó como un dispositivo de mediación cultural, promoviendo la formación estética y la circulación de saberes, y proyectando un modelo de provincia integrada, moderna y cohesionada, donde arte, vida y producción se entrelazaban.

Referencias

Arrondo, C. (2015). Valentín Vergara: Orden y progreso. En G. A. Clarke (Comp.), *Gobernadores bonaerenses* (93–101). Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires; Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Dr. Ricardo Levene"; Asociación de Amigos del Archivo Histórico.

Balsa, J. (2010). La política de colonización y la nueva discursividad agrarista de Manuel Fresco. En E. Reitano (Comp.), *El gobierno de Manuel Fresco en la Provincia de Buenos Aires (1936-1940)* (15-54). Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires; Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Dr. Ricardo Levene".

Bonelli Zapata, A. (2017). Cultura gráfica y desarrollo ferroviario en el Río de la Plata, 1880-1910. *TAREA, 4*(4), 168-177.

Clarke, G. A. (Comp.). (2015). *Gobernadores bonaerenses* (1.ª ed.). Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires; Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Dr. Ricardo Levene"; Asociación de Amigos del Archivo Histórico.

Fasce, P. J. (2018). El noroeste argentino como entrada al mundo andino: nativismo y americanismo en los debates estéticos de principios del siglo XX. *Artelogie, 12.* https://doi.org/10.4000/artelogie.1843

Fasce, P. J. (2019). La revista *Riel y Fomento* y su proyecto de modernidad americanista (1922-1928). *Antíteses, 12*(23), 1-25. https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/137553

Fasce, P., & Mantovani, L. (2022). Arte, industria e identidad. El nativismo y las artes aplicadas en la Argentina en la primera mitad del siglo XX. *IBEROAMERICANA, 22*(81). https://doi.org/10.18441/ibam.22.2022.81.85-116

Fernández, N. (2016). Políticas públicas, infraestructuras de comunicación e integración territorial en la provincia de Buenos Aires (1917-1943). [Ponencia]. VI Jornada de Becarios y Tesistas. Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Quilmes.

Gutiérrez Viñuales, R. (2011). *Adolfo Travascio: Renacimiento de un artista integral*. Universidad de Granada.

Hora, R. (2013). La política bonaerense: del orden oligárquico al imperio del fraude. En J. M. Palacio (Dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. Tomo 4: De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)* (pp. 51-80). Edhasa; UNIPE: Editorial Universitaria.

Palacio, J. M. (2013). *Historia de la provincia de Buenos Aires: De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo, 1880-1943* (1.ª ed.). Edhasa; UNIPE: Editorial Universitaria.

Palermo, S. (2011). Los desafíos de la democratización del progreso: el radicalismo y la expansión de los ferrocarriles del Estado, 1916-1930. *Travesías, 13*, 93-125.

Regalsky, A., & Salerno, E. (2003). Las finanzas públicas argentinas en tiempos del radicalismo: ferrocarriles, obras públicas y endeudamiento, 1916 y 1928. [Ponencia]. Terceras Jornadas de Historia Económica. Montevideo: AUDHE.

Reitano, E. (2010). *El gobierno de Manuel Fresco en la Provincia de Buenos Aires (1936-1940)*. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires; Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Dr. Ricardo Levene".

Reitano, E. (2015). Manuel Fresco. Entre la renovación y el fraude. En G. A. Clarke (Comp.), *Gobernadores bonaerenses* (pp. 103-111). Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires; Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Dr. Ricardo Levene"; Asociación de Amigos del Archivo Histórico.

Rocchi, F. (2013). La economía bonaerense: del auge exportador a su crisis. En J. M. Palacio (Dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. Tomo 4: De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)* (pp. 81-122). Edhasa; UNIPE: Editorial Universitaria.

Rougier, M. (2023). *Escenarios del desarrollo industrial bonaerense, 1820-2020*. Ediciones Bonaerenses.

Segovia, N. V. y Cobas Cagnolati, M. S. (2019). Ricardo Rojas: Hacia una estética de la argentinidad. En R. A. Hitz, F. L. Ruvituso, y J. C. Pedroni (Coords.), *Historiografías del arte: Debates y perspectivas teóricas*. Editorial de la Universidad Nacional de La Plata.

REVISTA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES



SELECCIÓN DE ARTÍCULOS

•



NUESTRO PROGRAMA

Con la reciente creación del Departamento de Explotación Comercial y Tarifas, la Administración del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires ha considerado necesario editar la presente revista, cuyo objeto será el servir de órgano a su acción, traduciendo gráficamente sus iniciativas y gestiones en todas aquellas ramas del trabajo y labores concurrentes al ferrocarril.

Funciones del Departamento comercial

Las funciones del nuevo Departamento, a cuyo cargo estará la dirección de la revista, son, por su naturaleza misma, eminentemente comerciales y, por consiguiente, todas sus gestiones han de estar orientadas con ese criterio: servir diligentemente los intereses recíprocos del público y del ferrocarril. Lejos, pues, de nuestro radio de acción todo estorbo burocrático que multiplique procedimientos y retarde soluciones que exijan expediciones inmediatas.

Nuestra gestión comercial es de fomento

Mas conviene precisar qué entendemos por explotación comercial y, desde luego, no ha de pensarse en ningún momento que nuestra gestión comercial puede estar informada por el limitado principio de la oferta y la demanda. Tratándose de un ferrocarril y especialmente en nuestro caso, de una empresa oficial, su acción administrativa se desenvuelve dentro de un concepto más amplio, de utilidad y bien público, que si bien significa procurar un rendimiento que cubra su presupuesto de gastos y consolidación del capital invertido, su

finalidad principal consiste en servir de nervio motor a las riquezas naturales de su zona de influencia, promoviendo así el progreso económico de la Provincia.

Colonización intensiva

¿Cómo haremos efectivos estos enunciados? Esta revista nace, precisamente, para servir de auxiliar al parque de estímulo del trabajo rural, contribuyendo con sus informaciones técnicas a desarrollar la colonización intensiva, para lo cual publicaremos estudios especiales sobre las características de la zona, dando a conocer los métodos más adecuados para el mejor aprovechamiento de la tierra.

Agricultura y ganadería

"En el orden agronómico —ha dicho un autorizado profesor universitario— más que en cualquier otro orden, sea cual fuera la materia de que se trate o el punto que se considere, surge de inmediato un problema a resolver: la agricultura extensiva al considerarla en sus dos grandes cultivos, puedo asegurar, desperdicia energías y malogra valores por la falta de la técnica correspondiente, la que debe surgir del estudio metódico de su evolución en los diversos medios en que se desenvuelve la ganadería, que espera el conocimiento de las mejores praderas regionales, los métodos más adecuados ele aumentación y engorde, así como la adaptación de las diversas razas a las diferentes regiones que permitan una explotación más racional y económica en esta importante rama de producción".

Colaboración de especialistas y universitarios

Aseguraremos, pues, para estas páginas, la colaboración asidua de los especialistas y profesionales de reconocida competencia dentro y fuera de nuestras universidades.

El latifundio enemigo del progreso general

Nos preocuparemos también especialmente —y hemos de abordar el tema con un criterio amplio y patriótico, a la vez que científico— de ese pavoroso problema de latifundio, que fomenta la miseria y resta, con pertinaz egoísmo, posibilidades de grandezas y bienestar al país. Esta situación, que ya fue percibida por la mirada avizora de Rivadavia, preocupa, bajo la presión de perentorias exigencias sociales, la mente de nuestros legisladores; y nosotros, desde estas columnas, hemos de contribuir con una prédica incesante a crear el ambiente que favorezca su impostergable solución.

La subdivisión de la tierra y la pequeña industria

Nos hemos referido a este aspecto de la política agraria, por ser un problema conexo a la hora de fomento general de nuestra economía que realiza el ferrocarril, y porque entendemos que sin la subdivisión de la tierra, que facilite la formación de solares para el agricultor, resulta imposible el desarrollo de la pequeña industria, cuyo desenvolvimiento es preciso estimular por todos los medios, ya que de su progreso e importancia depende, en gran parte, nuestra libertad económica; pues la industrialización de nuestra abundante materia prima, nos irá colocando, paulatinamente, en condiciones de emanciparnos del mercado europeo.

Quedando así bosquejado, en líneas generales, nuestro plan fundamental, nos entregamos a su realización con empeño y entusiasmo.

L. M. V.[1]

1 Nota de Ediciones Bonaerenses: Luis M. Varela, Jefe de Explotación Comercial y Tarifas del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

Año I, n.º 1, octubre de 1926



LA ESCUELA DEL TRABAJO

ORIENTACIÓN AGRÍCOLA DE LA ESCUELA PRIMARIA PROVINCIAL

La educación del niño, tal como se realiza en nuestros días en las escuelas públicas y privadas, ¿cumple su misión en armonía con el estado actual del medio social y de sus exigencias presentes?

Los más grandes educadores y los sociólogos más eminentes que se han preocupado intensamente de la educación común llegan a la conclusión de que, salvo raras excepciones, aquella difiere muy poco de la antigua escuela dogmática, verbalista y autoritaria, imperante en el siglo XIX, y cuya finalidad era la de formar al niño para una vida de dependencia física, intelectual y moral, que restringiera los impulsos naturales hasta límites fijados da antemano.

En nuestros días la escuela tiene las mismas tendencias con pequeñas modificaciones; en lo que se refiere a disciplina y a antiguos métodos, se pretende aproximar al niño a la naturaleza; pero se ha desvirtuado la realidad, reprimiendo sus actividades normales y naturales para reemplazarlas por actividades artificiales creadas sobre simples apariencias.

Solo se piensa, por otra parte, para mejorar los medios educativos, en cambios de detalle, de organización y de programas, conservando la escuela su contextura arcaica y deprimente, donde la actividad física del niño queda reducida a lo estrictamente necesario; la actividad intelectual contenida por la influencia todopoderosa del maestro, abolida la espontaneidad moral y aniquilados los impulsos, deseos y voluntades del niño. Substrae, en una palabra, a este de su ambiente natural y social, para recluirlo entre los cuatro muros de casas con patios tristes y aulas, muchas de ellas sucias, sin aire y sin luz.

En el sistema actual de nuestra educación, queda rota esa vinculación estrecha entre el niño y el medio natural que le rodea, por los métodos empleados, que consisten

en informar al niño sobre temas aislados del mundo exterior, falseando así la concepción de la naturaleza, en la unidad de sus fenómenos y en la relación de las causas y efectos: excluyendo todo aquello que sería necesario para formar en el niño un concepto claro, real y preciso del medio social en que vive y en el que más tarde ha de desarrollar sus actividades.



En la huerta. Vivoratá, Escuela N.º 10"

Contra este sistema educacional se ha producido en Alemania, Francia, Bélgica, Italia, España, Norte América y Méjico una reacción saludable tendiente a formar la escuela que educa al niño, sin substraerlo del medio en que debe vivir, la naturaleza y la sociedad.

Este tipo de escuela llamado del trabajo o "escuela nueva", cuyos precursores eminentes fueron Plutarco, Comenius, Froebel y Pestalozzi, preconizada más tarde con ferviente entusiasmo por Elslander, Dewey, Kerschenteiner, Montesori, Maeztu, Vasconcelos y otros, está fundamentada en la acción, en el trabajo, en la actividad física del niño, armonizando con lo intelectual, de tal modo que dé libre expansión a sus deseos, a su iniciativa, a su voluntad. Responde, pues, a la cultura integral del niño, colocándolo en las condiciones reales y naturales donde debe desarrollar su acción, mediante el medio social que se le crea en la escuela, semejante a aquel en que va a actuar.

"La escuela común, la escuela democrática por definición, debe contemplar los intereses de la mayoría. Los más viven del trabajo de sus manos; los menos del trabajo intelectual. La *aptitud para estudiar* es lo único que cultiva nuestra escuela común y es de capital valor para los menos; la *aptitud para hacer* no la cultiva nuestra escuela común y es lo indispensable para los más. La escuela común con dirección exclusivamente intelectual, no es, pues, la escuela democrática, y es en cambio, una escuela de clase, de clase afortunada que puede seguir estudiando y triunfar en la preparación libresca de colegio y de facultades, utilizando el instrumento empleado por la escuela, la memoria, mientras la masa popular ve constreñida a abandonar por inútil el perfeccionado instrumento y a recurrir a otro, cuyo empleo la sociedad le reclama y que no contó para nada durante el tiempo que el Estado le tomó, bajo promesa de crearle aptitudes que le sirvieran en la vida: el instrumento de sus manos"[2].



El Día del Árbol. Retirando las plantas para colocarlas. Vivoratá, Escuela N.º 10

Ahora bien; la implantación de las manualidades y de la Orientación Agrícola en las escuelas comunes de la Provincia, que desde hace pocos años viene desarrollándose, constituye un principio de reacción contra el tipo de escuela antigua, dogmática y verbalista,

2 NEB: Aunque este párrafo aparece entre comillas en la revista, no está claro si se trata de un error de imprenta o de una cita cuya fuente se omitió.

significa la iniciación de la escuela del trabajo, implica una era de progreso para nuestra escuela. Solo falta estimular, impulsar, orientar mejor, perfeccionar el sistema, para que así dé los frutos que de ella se espera.

Es menester, también, la acción de hombres de amplia preparación y de espíritu moderno, abierto a las ideas y conceptos de la época; es necesaria la cooperación inteligente del maestro, del maestro que se sienta identificado con los nuevos sistemas educacionales, que los palpite profundamente y con amor, que sienta entusiasmo y emoción por todo cuánto la naturaleza nos brinda a manos llenas, embelleciendo nuestra vida y elevando el espíritu hacia concepciones más nobles y superiores.



Preparando estacas para colocar.
Vivoratá, Escuela N.º 10

La Inspección de Orientación Agrícola, para hacer más eficiente, más práctica y armónica la enseñanza del programa de "Naturaleza", en el que se involucran las ciencias físico-naturales, la agricultura y la ganadería, tiende a instalar en todas las escuelas con terreno disponible huertas, jardines y viveros didácticos, clubes agrícolas y pequeñas sociedades de fomento agrícola regionales, entre los niños en edad escolar.

Cuenta para ello con el concurso desinteresado de la Dirección de Enseñanza Agrícola de la Nación, por intermedio de sus agrónomos regionales, y con la valiosa cooperación de la Dirección de Agricultura de la Provincia, por sus víveres y escuelas prácticas de agricultura.

El huerto y el jardín didáctico constituyen un valioso recurso para poner al niño en contacto con la naturaleza, pues la vida de las plantas, su cultivo y cuidado permiten comprobar leyes biológicas, físicas o químicas; el niño va paulatinamente compenetrándose de los pormenores de los cultivos locales; contribuye al ornato de la escuela, de sus aulas, de sus ventanas; el trabajo de preparación del suelo y las labores complementarias de los cultivos, a pleno aire y sol, ofrece reales ventajas a la actividad física y la salud del niño; el trabajo en común democratiza al niño, pues desarrolla el sentimiento de compañerismo, de igualdad y de sociabilidad.

En otro orden de ideas, el huerto didáctico constituye un material valiosísimo para el desarrollo de la observación, de la experimentación y de la intuición; aviva el interés de aprender por la curiosidad que despierta en el niño cuanto le rodea.

El maestro hábil, inteligente, apasionado por la naturaleza, de espíritu adecuado y de fácil adaptación a esta enseñanza real y verdadera, puede sacar enorme provecho del huerto y jardín escolar, haciendo de él el núcleo central para la enseñanza a la aritmética, geografía, idioma nacional, botánica, zoología.

De todo esto se desprende la importancia que tiene el huerto escolar como factor de educación, como medio de inculcar en la niñez el respeto por el trabajo, el gusto por la agricultura, por la vida del campo, el cariño por los árboles y el amor por la familia y por la patria.

ING. JORGE CUETO OSSA
Inspector de Orientación Agrícola de
la Dirección General de Escuelas

ALEJANDRO CASH HIJOS Y Cía.

CONSIGNATARIOS

•••

HACIENDAS

CEREALES

Y FRUTOS

DEL PAÍS

•••

CANGALLO 456 – BUENOS AIRES

UNIÓN TELEF. 33 AVENIDA 4539

COMISIÓN PROVINCIAL DE BELLAS ARTES

LLAMADO A CONCURSO DE ILUSTRACIONES PARA «EL MARTÍN FIERRO»

La Comisión Provincial de Bellas Artes al realizar este certamen entre los artistas residentes en la Provincia, aspira a contribuir a la formación de un arte nacional que se afiance con personalidad propia. Es necesario superar la imitación fría de modelos y maneras exóticas, ajenas a nuestra sensibilidad. Un arte nacional, no obstante, no se improvisa. No basta el tema argentino para dar a la obra el matiz genuino de nuestra modalidad. Es menester despertar primero en el artista el cariño y la comprensión de las cosas criollas; en una palabra, crear tradición viviente y cálida que palpite en la creación original.

En el «Martín Fierro», de José Hernández, han de encontrar nuestros artistas una fuente inagotable. El gaucho es el personaje de nuestra historia que más vive en el alma popular y el «Martín Fierro» es la epopeya que nos muestra su ocaso magnífico: La tragedia de la civilización aniquilando el espíritu de la pampa. Hacerla vivir en toda su intensidad en la obra plástica, es la tarea que la Comisión Provincial de Bellas Artes se propone estimular con este concurso.

Nuestros artistas poseen el bagaje técnico necesario: ya es hora de ponerlo al servicio de una inspiración grande y sentida. También esta edición del «Martín Fierro» ha de contribuir a despertar la afición por el arte del libro, tan vinculado al renacimiento de las artes gráficas, que empieza a manifestarse en nuestro país.

La Comisión pondrá a los artistas en condiciones de documentarse con prolijidad, sobre toda suerte de cuestiones relativas al éxito de este concurso. Un ciclo de conferencias sobre el significado social, político y estético del gaucho y de la vida campera, se iniciará en breve a cargo de especialistas y escritores. Sesiones de modelos ataviados con trajes gauchescos, se realizarán asiduamente en el local de la Comisión, y finalmente, se organizarán excursiones a algunas estancias, a fin de observar domas, yerras y toda clase de faenas, danzas y costumbres, para obtener así una visión directa de la realidad.

BASES

Pueden tomar parte en este concurso todos los artistas plásticos radicados en la provincia de Buenos Aires. Los interesados deben presentar en la secretaría de la Comisión, calle 51 número 777, La Plata, durante los días 25 al 30 de julio de 1927, por lo menos tres ilustraciones interpretando libremente diversos pasajes de la obra, realizados en cualquier procedimiento y formato.

Acompañará a las ilustraciones un proyecto de libro en el que se indicará la composición, compaginación y demás detalles tipográficos o de ornato.

La Comisión establece los siguientes premios-adquisiciones: uno de 1000, otro de 500 y cinco de 100 pesos moneda nacional, que serán distribuídos entre los autores de las mejores ilustraciones presentadas.

REPRESENTANTES DEL COMERCIO Y LA INDUSTRIA PLATENSE VISITAN EL AZUL

IMPRESIONES Y JUICIOS – LA IMPORTANCIA DEL NUEVO RAMAL

El 22 de octubre último, una numerosa y caracterizada representación del comercio y la industria de La Plata realizó una gira de observación hasta la ciudad del Azul. Formaban parte de la comitiva, especialmente invitados, los miembros de la Cámara de Comercio de la Provincia, señores Francisco Apreda, vicepresidente en ejercicio de la Cámara; Jerónimo Falabella, Atilio Guzzetti, Luis Campodónico, Bartolomé Llina Bibiloni, José Montalvo, Basilio Rodrigo, Luis Ferrario, José M. Luparia, Constante Zerbini, Juan Soncini, Melitón Zabala, Agustín Cadario, el asesor letrado interino de la institución, doctor Raúl Lascano y el gerente de la Cámara, Juan C. Ponsati. Acompañaban a la delegación el gerente del Ferrocarril Provincial, señor Juan J. Bajac y los señores J. C. Bianchi y José Fernández, jefes de Vía y Obras y de Tráfico, respectivamente.

El viaje se llevó a cabo por iniciativa de la mencionada Cámara de Comercio y a invitación del gerente de nuestro Ferrocarril, quien puso a disposición de los excursionistas todos los elementos necesarios para el mejor éxito de la gira. Esta tenía por principal objetivo comprobar la importancia del nuevo ramal que une nuestra Capital con la industriosa ciudad del Azul. Era de todo punto de vista necesario que las actividades comerciales de esa zona tuvieran medios de expansión más amplios y económicos que los que hasta ahora disponían. Por eso, al invitar a las personas indicadas, se perseguía un doble propósito: que los representantes de la economía local pudieran observar la eficacia de las obras realizadas por nuestro ferrocarril y que orientaran el comercio azuleño hacia nuestra plaza.

Manifestaciones que hemos recibido de algunos miembros caracterizados de la comitiva nos inducen a considerar ampliamente cumplidos ambos objetivos. Pocas líneas han sido tan ansiadamente esperadas como esta. El Azul, uno de los centros industriales más sólidos de la zona sur de la Provincia, estaba poco menos que aislado. Las líneas existentes no alcanzaban a llenar las necesidades cada vez mayores de la población ni fomentaban (por carecer de ramificaciones) los núcleos rurales adyacentes, que son como las prolongaciones y raíces de toda población progresista.

Se da así el caso, realmente lamentable, de una ciudad floreciente rodeada por el desierto. A destruir dicha aberración está destinado el nuevo ramal del Ferrocarril Provincial. Que se trata de una obra largamente esperada e imprescindible, lo dicen numerosas expresiones de aplauso y aliento que vienen de las instituciones, fuerzas vivas y población en general, del Azul y su zona.

No es de extrañar, entonces, que la gira a que nos referimos cobrara los relieves de una verdadera confraternidad económica. La llegada de la comitiva platense era esperada por las autoridades municipales y por delegaciones de la Liga Comercial e Industrial y del Centro Comercial e Industrial de Olavarría. Estaban presentes, también, los gerentes de

los Bancos de la Provincia, Nación y Comercial del Azul. Los visitantes y su acompañamiento realizaron una visita a los principales establecimientos industriales de la ciudad, comenzando por el de la Compañía Industrial La Azuleña, fiel exponente de la riqueza y laboriosidad de la zona. La fábrica estaba en plena actividad y llamó poderosamente la atención de los visitantes el método y pulcritud con que se efectúan las diversas manipulaciones que requiere la elaboración de la manteca.

Otro de los establecimientos visitados y justamente elogiados fue la Usina Eléctrica Del Pueblo, la que dispone de las últimas innovaciones de la técnica del ramo, teniendo cuatro grandes motores que desarrollan de doscientos a quinientos caballos de fuerza. Mención especial merece este importante establecimiento, por haber sido creado a iniciativa popular y con capitales netamente locales, caso quizá único en el país.

de la materia prima, que solo espera de la iniciativa y laboriosidad de nuestra población industrial para convertirse en uno de los más importantes renglones de nuestra economía. El que puede decidir en un futuro no lejano nuestra preponderancia económica.

La comitiva visitó también la Municipalidad y el Parque Municipal, quedando encantada de la belleza de este último, fruto de la acción incansable y eficaz de la comisión vecinal de fomento.

Entre los agasajos se destacó un almuerzo en el Hotel Colón, durante el cual el señor Tomás Galarraga pronunció un elocuente discurso en nombre del comercio de la plaza, el que fue contestado por el señor Apreda, incitando al intercambio comercial entre las dos ciudades representadas, utilizando las líneas y las módicas tarifas del Ferrocarril Provincial. El señor Bajac aprovechó la oportunidad para poner a disposición del comercio local un tren



La delegación en la municipalidad de Azul

De allí los visitantes pasaron a las fábricas de Piazza Hermanos e hijos, poderosa firma que tiene instaladas en la localidad varias importantes industrias. Se destaca entre ellas la conocida cervecería, justamente renombrada por la óptima calidad de sus productos, y la curtiembre. Sobre el porvenir de esta industria no hay dudas ni temores. Nuestro país ve en ella una de las fuentes de riqueza más seguras, sobre todo si se tiene en cuenta la abundancia

especial, en el que sus representantes podrían retribuir la visita de los platenses.

Con una cena servida en el mismo tren y ofrecida por el señor gerente del Ferrocarril, se dio por terminada la gira, de la que todos, visitantes y locales, quedaron encantados y sobre todo esperando que ella dé los frutos que sus organizadores habían previsto.

Si algún comentario final surge de la crónica de la visita, no puede ser sino halagador

para la obra del Ferrocarril Provincial. Él fue el héroe de la jornada, y de su acción están pendientes la prosperidad de una importante y riquísima zona que solo espera los beneficios del riel y de las tarifas económicas para dar nuevo y definitivo impulso a su vitalidad comercial y social.

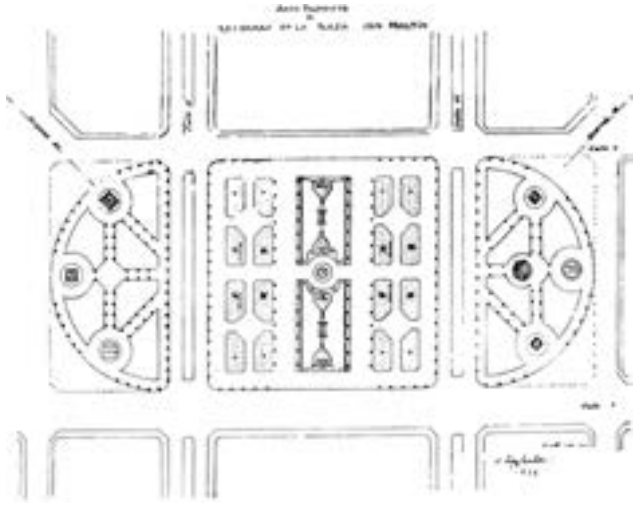
Y si hay alguna labor que enaltezca la acción gubernativa, sobre todo en nuestro país, es la de acortar las distancias, matar los resabios del desierto que aún queden y dar salida a las riquezas innumerables que todavía duermen en nuestras pampas.





LA PLATA EMBELLECE SUS PASEOS

Damos en esta página el anteproyecto de las reformas en la plaza San Martín, obra del ingeniero agrónomo Ubaldo López Cristóbal. Como se puede observar, el proyectista ha tenido en cuenta la estructura general de dicho paseo, la arquitectura de los edificios que lo circundan y la perspectiva de las arterias convergentes.



Así, entre el palacio de la Legislatura y la casa de Gobierno, proyecta suprimir la estatua de San Martín, que entorpece la perspectiva de ambos edificios. En su lugar propone la construcción de la amplia avenida que reproducimos más arriba, inspirada en la famosa que se extiende frente al casino de Monte Carlo. Flanqueada por dos líneas de palmeras, enmarca adecuadamente los severos frentes de los edificios citados.

La estatua del general San Martín se emplazaría en el punto de arranque de la diagonal 80, con lo que ganaría en amplitud monumental.

Otro detalle importante es el proyecto de creación de fuentes luminosas, elemento decorativo, desgraciadamente, olvidado en la estética de nuestra capital.



EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS REALIZÓ UNA GIRA DE INSPECCIÓN

CONSULTÓ LAS NECESIDADES DE LA ZONA

Con el objeto de inspeccionar personalmente el estado de nuestro ferrocarril, el señor ministro de Obras Públicas, ingeniero Boatti, realizó el 29 de octubre último un viaje a lo largo de su línea troncal, desde Avellaneda hasta la estación Mira Pampa. Huelga señalar la importancia y los resultados prácticos de estas giras, cuando ellas están animadas, como en el caso presente, por un profundo espíritu de observación y crítica. Sirven, sobre todo, para que el pueblo se ponga en contacto directo con sus dirigentes y, de común acuerdo, puedan resolver sobre el terreno las reformas y mejoras.

Se deseó que participaran de la visita representantes de otras ramas del Gobierno, con el propósito de que el control fuera lo más eficaz posible. A ese fin, el señor ministro invitó al vicegobernador de la Provincia, doctor Victoriano de Ortúzar; a los diputados nacionales, doctores Jorge R. Rodríguez, Andrés Ferreyra, Manuel R. Alvarado y Francisco Emparanza; a los legisladores provinciales, señores Esteban S. Crovara y Alejandro Armendáriz, al oficial mayor del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero Delio Demaría Massey y al secretario de la presidencia del senado, señor Adolfo Christmann. Acompañaba a tan caracterizada comitiva el gerente del Ferrocarril Provincial, señor Juan N. Bajac; el jefe de Explotación Comercial y Tarifas del Ferrocarril, señor Luis M. Varela; el ingeniero Gómez, los señores Polero, Fernández, Abad Horacio Emparanza, Solveira Casares y un enviado del diario metropolitano *La Época*.

El tren especial en que viajaron los funcionarios citados partió de Avellaneda a las 10 horas y, a pesar de detenerse en determinadas localidades, a pedido de sus vecindarios, cubrió en 8 horas la distancia que separa aquella ciudad de Pedro Gamen. Esto indica que la velocidad media fue, hasta esta estación, de 60 kilómetros por hora, promedio extraordinario si se tiene en cuenta que se trata de un ferrocarril de trocha angosta. La velocidad del convoy impresionó bien a la comitiva, que

pudo comprobar de tal suerte la bondad del material empleado y la solidez y prolijidad de las obras.

En Guillermo Udaondo. — La llegada a esta estación fue saludada por una numerosa comisión de vecinos, con quienes los representantes del Gobierno Provincial cambiaron impresiones. Advirtieron la importancia excepcional que para esa zona tienen los servicios del ferrocarril, y el señor ministro prometió estudiar la ampliación de las líneas, con el objeto de dotar a la localidad de los medios de transporte adecuados a su actividad rural.



Partida de la estación Avellaneda

Estas declaraciones satisficieron altamente a los vecinos, quienes, por ese motivo tributaron a la comitiva una calurosa demostración de simpatía.

En Carlos Beguerie. — La importancia de la estación Carlos Beguerie, distante 181 kilómetros de Avellaneda, se ha acrecentado notablemente por el hecho de ser el punto de empalme del nuevo ramal hasta el Azul.

Esta circunstancia, que eleva la categoría y acrecienta la jerarquía comercial de la localidad, fue puesta de manifiesto con no poca satisfacción, por los vecinos que acudieron a presentar sus saludos al señor ministro y su distinguida comitiva.

En J. R. Sojo. — Gran cantidad de público esperaba en dicha estación la llegada del convoy oficial. Al descender el señor vicegobernador, el ministro y su comitiva fueron objeto de una manifestación entusiasta por parte de los vecinos congregados, los cuales, por intermedio del señor Armendáriz, expresaron la necesidad de que el gobierno construya un edificio de material para la estación, en reemplazo del que existe provisoriamente y que es de madera.

El señor ministro, después de cerciorarse de la importancia que tiene esa zona en lo que se refiere al transporte de productos agrícolas y ganaderos, prometió estudiar los medios más convenientes para llevar a la práctica los deseos del vecindario.

En Pedro Gamen. — Si fueron numerosas y entusiastas las demostraciones recibidas por la comitiva oficial en el trayecto, puede decirse que al llegar a la estación Pedro Gamen aquellas alcanzaron una intensidad excepcional. El vecindario de este pequeño pueblo se había volcado materialmente en la estación, circunstancia que, unida a la presencia de una numerosa y selecta delegación de vecinos de Pehuajó, hizo que la llegada del convoy oficial fuera saludada por más de trescientas personas.

Se formó inmediatamente una comitiva numerosa, la cual, en unos cincuenta

automóviles, se trasladaron hasta la ciudad de Pehuajó, distante 20 km de Pedro Gamen.

En Pehuajó. — Agasajos y visitas. Si durante el trayecto habían recibido los distinguidos viajeros muestras de calurosa simpatía, la llegada a Pehuajó señaló su culminación.

Las calles de acceso a la población estaban totalmente ocupadas por el pueblo, que al paso de la caravana oficial estalló en frenéticos aplausos.



En la estación Pedro Gamen

Igual cosa ocurrió en la plaza principal, donde se habían congregado una gran cantidad de familias y donde la banda municipal unía al regocijo público los acordes de sus instrumentos. La iluminación que ostentaban el edificio de la Intendencia y la plaza misma contribuía a acrecentar la intensidad y el brillo de los agasajos.

Los distinguidos viajeros recorrieron las calles de la ciudad y visitaron las escuelas Normal y Sarmiento, la Municipalidad y el Parque Municipal. En todas partes fueron atendidos con esmero, observando los adelantos y bellezas que encierra la gran ciudad del Oeste.

No es nuestra misión hacer crónica de los agasajos que se tributaron a la comitiva, pero debemos señalar la importancia del banquete con que se la obsequió en el Hotel Borgoglio, con el objeto de hacer resaltar los conceptos que sobre política ferroviaria expresaron algunos de los funcionarios públicos allí presentes.

Ofreció la demostración el secretario de la Municipalidad, señor Oreste Poggi, quien expresó el vivo interés con que espera el vecindario de la ciudad ver llegar hasta ella los rieles del Ferrocarril Provincial. Agradeció también el interés que tanto el Ejecutivo como la Legislatura habían demostrado por la realización de ese propósito.

Contestó al señor Poggi el ministro de Obras Públicas, ingeniero Boatti. En una brillante improvisación, agradeció la demostración que el pueblo de Pehuajó, por intermedio de sus autoridades y vecinos más caracterizados, hacia a los representantes del ejecutivo provincial y demás miembros de la comitiva. Dijo que, más que una demostración, significaba un compromiso para el gobierno de la Provincia, a fin de realizar lo más pronto posible la construcción del ramal a Pehuajó, obra tan anhelada y que ha de presentar inmensos beneficios a los pobladores de esa rica y progresista zona.

El ingeniero Boatti hizo una breve historia del Ferrocarril Provincial y se refirió a la importancia que tendrá la prolongación de sus líneas, que unirán el mercado abastecedor de la Capital Federal y un puerto como el de Bahía Blanca, que daría salida a los productos del país destinados a la exportación.

Se refirió también a la economía del transporte y agregó que sin tarifas baratas era inútil toda actividad y todo esfuerzo. Se manifestó optimista con respecto al futuro del ferrocarril y agradeció a los habitantes todos de la provincia el interés y simpatía con que siguen la política ferroviaria del gobierno.

A pedido de la concurrencia hablaron los legisladores nacionales, doctor Jorge R. Rodríguez y Andrés Ferreyra. Ambos pusieron de relieve, con la elocuencia que los caracteriza, la importancia que para la economía de la Provincia tiene la prolongación de las líneas del ferrocarril, que ha de vincular muy pronto los centros abastecedores, fabriles y exportadores más importantes de la Provincia y

que, en resumen, serán el agente activo que vaya despertando las dormidas riquezas de su suelo.



Casas para obreros en la estación Inocencio Sosa

A la terminación del banquete los viajeros se trasladaron a la estación Gnecco, donde ocuparon el tren que debía conducirlos a Mira Pampa.

En la estación terminal. — A las 6 horas del día 30, el tren especial llegó a Mira Pampa, estación terminal de la línea del Ferrocarril Provincial, situado en deslinde de la Pampa con el partido de Pellegrini.

Esperaban allí al vicegobernador y al ministro de Obras Públicas una numerosa y calificada representación de la sociedad pellegrinense: autoridades municipales, comerciantes, hacendados, cerealistas, industriales y demás representantes de las fuerzas vivas de ese rico y progresista partido, quienes fueron a cumplimentar a las altas autoridades de la provincia.

Presentados por el señor diputado nacional don Blas Goñi, vecino de ese pueblo, solicitó del señor ministro los buenos oficios ante el gobierno de la provincia, para el trazado de un ramal férreo desde dicha estación al partido de Pellegrini, que atravesaría una rica e importantísima zona de campo y que beneficiaría por igual al Estado provincial y vecinos. Dicho ramal tendría una garantizada producción para los servicios de explotación y amortización del capital que se invirtiese.

El ministro, ingeniero Boatti, expresó a los peticionantes que la Legislatura había sancionado últimamente una ley que autoriza al Poder Ejecutivo a contratar un empréstito para proseguir las obras de construcción de nuevos ramales, pero que ellas han sido asignadas en la referida ley. Una vez que terminen las obras proyectadas, dando así cumplimiento a la sanción legislativa, se harán estudios para la construcción de nuevas ramificaciones y entonces el Poder Ejecutivo tendrá muy en cuenta la justa aspiración de los vecinos de Pellegrini.

Luego de inspeccionar detenidamente los galpones de la estación Mira Pampa, los excursionistas se despidieron de las personas allí congregadas y emprendieron el viaje de regreso.



Los viajeros en Mira Pampa

El retorno. — En el viaje de vuelta, la comitiva se detuvo en la estación Francisco Victoria, donde una delegación de vecinos de Trenque Lauquen saludó a los viajeros y le expresaron los deseos de los habitantes de la zona en el sentido de que se construya un ramal que, partiendo de F. Victoria, una dicho punto con Trenque Lauquen. Ofreció el señor ministro ocuparse del asunto con el debido interés, y el tren continuó su trayecto para detenerse en la estación I. Sosa, donde, bajo el gobierno del señor Cantilo, se construyeron seis casas para obreros de ferrocarril. Después de visitarlas, el

tren siguió hasta Saladillo, a donde llegó a las 16:20 horas.

En esta ciudad se repitieron los agasajos y demostraciones, con mayor intensidad, si cabe, que en Pehuajó. Toda la población de Saladillo, y en especial sus familias más representativas, hicieron a los representantes provinciales una recepción entusiasta. Visitaron estos las escuelas números 1 y 18, donde fueron agasajados, y el hospital municipal Doctor Posadas, admirando la inteligente dirección que le imprime el doctor Héctor Demaría Massey.

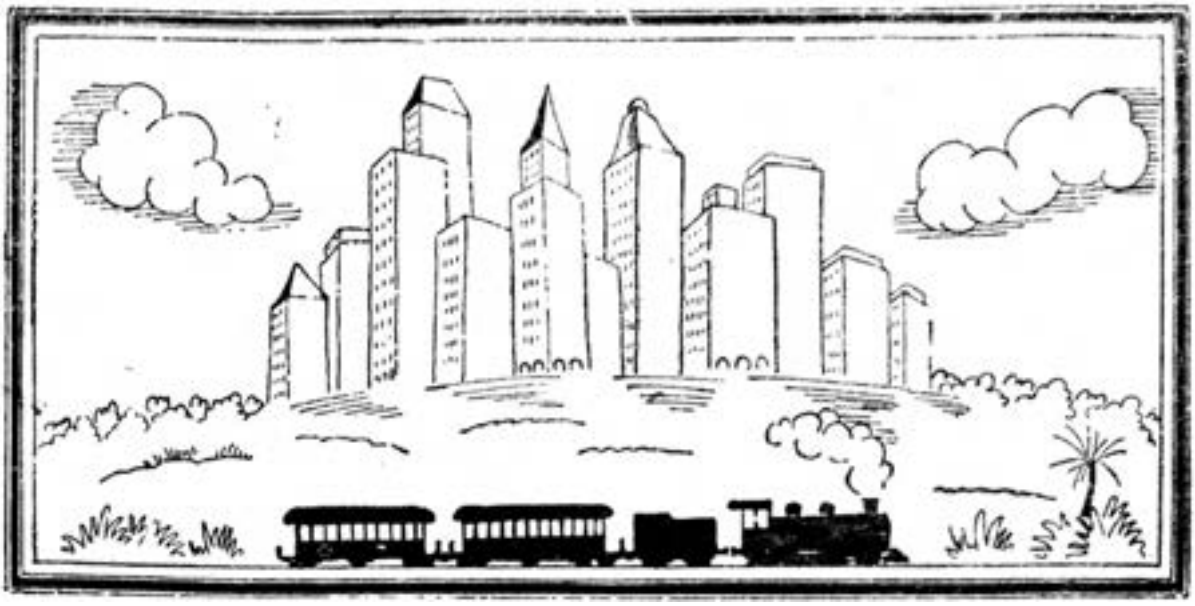
Después de una brillante reunión en la casa del señor Emparanza, la comitiva se despidió de la población y continuó el viaje de regreso a Avellaneda, donde llegó a las 23 horas, es decir, 4 horas después de la partida de Saladillo.

Impresiones finales. — Las impresiones recogidas durante el viaje y que hemos ido sintetizando a través de esta crónica darán la prueba más evidente de la importancia que la gira representa para el éxito de la acción ferroviaria que sigue el actual gobierno de la provincia.

Los excursionistas advirtieron el buen estado de las vías, tanto de la línea troncal como de los ramales, el esmerado servicio de todo el personal y la atención que se presta al público en las estaciones.

Pero sobre todas estas observaciones de buen funcionamiento, se destacó a los ojos de la comitiva las reales necesidades que llena el ferrocarril y la importancia que tienen sus líneas como el medio más eficaz de fomentar la economía de la provincia.





LA COLONIZACIÓN FERROVIARIA

El pecado nacional

Hace medio siglo, la despoblación de nuestro territorio podía considerarse un mal natural, una plaga en cuyo advenimiento nada tenía que ver la voluntad del hombre. Ahora ya no es lo mismo. Hoy la despoblación es un pecado en que incurrimos los argentinos particularmente y como colectividad. Ya no puede aducir la carencia de medios de transporte ni la falta de leyes de colonización ni el desconocimiento de nuestras posibilidades agropecuarias por parte de las corrientes migratorias. No existen tampoco los factores adversos que se opusieron en otros días al desarrollo de nuestra colonización: el indio, la población nómada y la misma inestabilidad de nuestros gobiernos. La época caótica que precedió a nuestra organización nacional es un simple recuerdo histórico y como tal sin realidad actual.

El país tiene en sus manos la dirección de su propio destino. Si no pone en actividad todas sus riquezas y energías naturales, a nadie sino a sí mismo debe culpar. Por eso la sistematización de un programa colonizador es la piedra angular de la economía argentina.

Este problema, con ser tan importante en lo que respecta a la economía general del país, aún reviste más trascendencia bajo la faz social.

Se ha podido comprobar que el comercio y la industria no logran fusionar de un modo definitivo los núcleos extranjeros a nuestra sociedad. Estas colectividades tienden a mantener sus costumbres de origen, sus tradiciones e idiosincrasia; en una palabra, viven temporariamente y sin amar la vida argentina.

La única forma de estabilizar y afianzar la inmigración es ligándola al cultivo del suelo. Por esta causa se crean en el trabajador vínculos positivos y duraderos, que lo arraigan definitivamente al país, sus problemas y a sus instituciones.

De la aplicación eficaz de un plan colonizador depende, pues, la formación de una clase rural coherente y disciplinada, que sirva de eje al desarrollo social argentino.

Causas que dificultan nuestro progreso agrícola

Señalaremos de una manera sumaria los factores adversos al progreso de nuestra riqueza agraria, ya que el primer efecto favorable de la colonización debe ser remediarlos.

El más pavoroso de estos males es el latifundio. Desde todos los sectores del país y por intermedio de los órganos de difusión más autorizados, se viene clamando desde hace muchos años por la destrucción de este cáncer de nuestra economía.

Fruto de una política equivocada, en lo que respecta al reparto de la tierra pública, el latifundio, sobre restar inmensas extensiones a la acción valorizadora del colono, aísla y depreda las comarcas circunvecinas, alejando a la población trabajadora y sedentaria, ahuyentando los capitales particulares, esterilizando las iniciativas oficiales y encareciendo enormemente el precio de los transportes, cuyos fletes vienen, por ese motivo, a pesar sobre las secciones pobladas.

Lo más curioso del latifundio es que perjudica en primer lugar a sus dueños. Solo un placer morboso por perpetuar la posesión dentro de una misma familia puede justificar la existencia de estas propiedades tan inmensas como estériles, que van en desmedro de los agricultores, del país y de la fortuna de su dueño.

Diversos proyectos e iniciativas, oficiales en su mayoría, no han podido conjurar el mal. Sin embargo, no han sido del todo ineficaces. Han logrado por lo pronto señalar con precisión las desventajas de tan absurdo sistema y convencer a los latifundistas del provecho que les reportaría la subdivisión y explotación intensiva de sus campos. En la actualidad puede decirse que no hay latifundistas por principio.

Como se demostrará más adelante, corresponde a los ferrocarriles la tarea más importante en la tarea de destruir el latifundio.

Otra rémora para el rápido progreso de nuestra agricultura es la forma absurda en que está repartida la población argentina. En efecto, el 58 por ciento vive en las ciudades y el resto, o sea el 42 por ciento, en la campaña. Además, existe un movimiento muy marcado de emigración hacia las ciudades, que puede comprobarse a través de las cifras de los últimos censos. Añádase a esto que la inmigración se estanca en las poblaciones del litoral, a tal extremo que sobre 50 000 inmigrantes que arribaron el año pasado a nuestros puertos, la Oficina de Trabajo de la Dirección de Inmigración apenas logró internar 500.

Este hecho desconsolador va unido a la circunstancia de que no toda la población rural se dedica a la explotación de la tierra. Existe una cantidad enorme de no productores, intermediarios y acaparadores, los cuales encarecen la producción en beneficio propio y en detrimento de los intereses del agricultor y del consumidor. Solamente así se explica la aberración, tan generalizada en la Argentina, de que en los años de buena cosecha se arruinen los chacareros.

Repartir racionalmente la población y eliminar en lo posible intermediarios son problemas cuya solución urge.

La colonización y los ferrocarriles

Si las consideraciones y problemas que acabamos de esbozar preocupan a todos los sectores y entidades del país, es a los ferrocarriles a quienes más interesa su favorable solución. Tan es así que las empresas privadas se han visto obligadas a abocarse de lleno al problema de la colonización, como única forma de que sus intereses no sufran un descalabro.

El estancamiento de nuestra producción agrícola alarma en primer lugar a las empresas de transporte. No es posible la ampliación de los servicios y su abaratamiento si la producción permanece estacionaria. Y la única manera de darle impulso es mediante una colonización racional e intensiva.

Más arriba hemos señalado cómo las zonas deshabitadas pesan en forma negativa

y aun ruinosa sobre las pobladas, ya que los fletes deben cargar forzosamente sobre el trabajo de estas últimas. Mas si para los productores es perjudicial la falta de núcleos rurales, no lo es menos para las empresas. Ven estas mal aprovechado su material, el cual debe efectuar el intercambio muchas veces entre estaciones terminales únicamente, y casi siempre entre puntos situados a largas distancias entre sí, en cuyo trayecto no hay más realidad que el desierto.

Calculan los técnicos ferroviarios que, con el mismo material e idéntico gasto, nuestras líneas pueden transportar tres veces más carga y pasajeros que los que actualmente conducen, contando, naturalmente, con las estaciones y núcleos intermedios que nuestro suelo es capaz y debe sostener.

No es extraño, pues, que las empresas particulares se hayan dado cuenta cabal de la adversidad que presenta para sus intereses la despoblación y que estén empeñadas en combatirla seriamente, aunando para ello sus esfuerzos y sistematizando su acción. Con este propósito han formado un Consorcio Colonizador, encargado de elaborar un plan científico y de llevarlo a la práctica con la mayor eficacia posible.

Cabe señalar en esta oportunidad el alto ejemplo dado por Canadá en materia de colonización y fomento agrícola. En los últimos veinte años, mientras la nuestra se mantenía estacionaria, Canadá ha logrado duplicar nuestra producción de trigo y triplicar la de los productos de granja, aparte de un mejoramiento notable en el standard.

Estos resultados se deben en primer lugar a la acción tesonera de la Canadian Pacific Railway, que ha realizado la obra de colonización más notable del nuevo mundo. Y conste que al decir colonización lo decimos en el sentido integral de la palabra, ya que a la difusión de la población se ha unido un sistema de irrigación sin ejemplo en América, y la creación de 680 000 kilómetros de caminos, aparte de un mejoramiento de los productos, que permite al Canadá venderlos con más del 10 por ciento de ventaja sobre sus similares de otros países.

Nuestras empresas ferroviarias no carecen, pues, de antecedentes. Les basta con imitar el ejemplo triunfal de los canadienses, amoldándolo a las condiciones del suelo argentino.

Aspectos del problema colonizador que deben contemplarse

Conviene, sin embargo, señalar que la acción del Consorcio Colonizador no debe reducirse al traslado e instalación de familias extranjeras en nuestro territorio. Debe, por lo pronto, seleccionar la inmigración, de tal manera que a su competencia en las tareas rurales se una el deseo de arraigarse en el suelo que trabajan. Para eso nada mejor que hacerlos propietarios definitivos del suelo. El nuestro es un país de arrendatarios, y por eso carece de obras estables y de utilidad general.

Sobre la creación de estas obras han de fijar especialmente su atención las entidades colonizadoras. Mientras carezcamos de lo indispensable para el desarrollo de una población estable, nuestra campaña será prácticamente un desierto. Es necesario formar núcleos definitivos de población, construir caminos en general y especialmente de acceso a las estaciones, realizar obras de irrigación, crear cooperativas agrícolas que defiendan a los chacareros de los agentes e intermediarios. Cuando todo eso esté en marcha y armonice su acción protectora, la población afluirá de por sí, se desarrollará el cultivo intensivo y científico y el progreso de nuestra agricultura estará definitivamente encauzado.

Esa es la tarea que debe acometer, con la ayuda oficial, el mencionado Consorcio Colonizador. El éxito que se obtenga en esta labor redundará en beneficio general, pero en mayor escala en el de las empresas ferroviarias.



ESTACION "LOS EUCALIPTUS"
Ramal La Plata - Avellaneda





Estación AZUL • Ramal C. Beguerie - Azul



LA INSPIRACIÓN AUTÓCTONA DE ADOLFO TRAVASCIO

El incipiente movimiento artístico americano está abocado a un problema capital: su nacionalización. No se debe entender por nacionalizar el arte someterlo a un canon episódico y temático inflexible, que lo anquilose y esterilice. En este caso el nacionalismo debe ser puramente emotivo y de inspiración. Hacer un arte que hable al alma de nuestro pueblo, que le diga de sus recuerdos, de sus aspiraciones y de su destino; un arte, en fin, para mirar con retina americana.

Naturalmente que ese arte superior será el resultado del esfuerzo cultural y artístico de todo el conjunto social. La labor de los artistas contemporáneos es más modesta y heroica: buscar la inspiración nativa, rastrear los propios elementos artísticos, asimilar y depurar la tradición indígena. En ese aspecto el arte americano debe, forzosamente, pasar por un período costumbrista. Lo estamos pasando ya, pero él no debe ser la meta final de nuestro esfuerzo social en procura de una expresión artística propia.

Desvanecido el encanto de la novedad del tema, saciada la retina de armonías exóticas, queda por realizar la labor más trascendental. Escabar en ese cúmulo de sensaciones nuevas, en ese montón de posibilidades, hasta dar con la raíz que los origina. En una palabra, incorporar al acervo universal lo que tenga de básico y propio el arte indígena.



Muebles en cuya talla se han empleado elementos ornamentales americanos

En tal posición está Travascio. Estudia fervorosamente los problemas plásticos puros y no se deja llevar por la corriente de lo fácil y lo vistoso. Sabe que las tendencias más serias del arte moderno buscan

empeñosamente las armonías de color y de línea, y que su propósito esencial es componer. El arte popular, el auténtico, es un arte de composición, de valoración; un arte intencionado. Precisamente en esta jerarquización estética reside el aspecto nacionalista del arte. Cada pueblo tiene sus preferencias y las manifiesta. Con un mismo alfabeto se componen lenguas diversas.

Interrumpido por la avalancha estruendosa de la Europa militante y disciplinada, el arte indígena quedó trunco. Los focos más importantes —Perú y México— quedaron soterrados bajo el imperio de una civilización técnicamente superior.



Tapiz ejecutado por la señora Edelmira Flores Ortega de Travascio

Ahora se vuelve hacia ellos y, sin someterse a su primitivismo, se recogen y sistematizan sus intentos decorativos. Las artes aplicadas son las llamadas a asimilar esta tradición latente. Por eso Adolfo Travascio ha empleado, acertadamente, en la alfarería, en el tapiz y en el mueble, su conocimiento de los motivos indígenas. El verdadero, aunque no el más brillante camino. Quien pretenda utilizar la tradición plástica americana en aspectos para los cuales no ha sido hecha (por ejemplo, la pintura), fracasará o mistificará.



Muebles en cuya talla se han empleado elementos ornamentales americanos

El arte indígena fue decorativo y aplicado y por ese camino debe marchar.

Las fotografías que publicamos darán una idea aproximada de la labor de Adolfo Travascio. En la obra paciente y tesonera de este estudioso hay un caudal de posibilidades estéticas muy grande. Insatisfecho de toda obra acabada, busca nuevas rutas que explorar.

Esperemos que la madurez de este espíritu dé días de plenitud al arte argentino.



Bajorrelieve en madera de Pedro Tenti

TERCERA EXPOSICIÓN COMUNAL DE ARTES APLICADAS E INDUSTRIALES

No es solamente el gran arte el que revela la cultura estética de un pueblo. Al margen de los museos y de los estudios —y aun alimentándolos—, un arte esencial y humilde, sin reglas ni teorías, nutre el taller del artesano, revolotea sobre el banco del carpintero, se posa en el yunque y guía la mano del alfarero en el torno.

Un pueblo no está verdaderamente maduro para la civilización mientras no haya logrado crearse una expresión artística propia y popular. Alcanzado esto, hablará legítimamente de nacionalismo, porque puede presentar, frente a otras modalidades, una [expresión] particular e inconfundible. Manifestará su belleza, como en otro orden de conocimientos, dirá su canción o afirmará su derecho. En una palabra, habrá adquirido personalidad social e histórica.

Por eso merecen el aplauso unánime aquellas iniciativas que, como esta de la exposición periódica de artes aplicadas, tiendan a fomentar el desenvolvimiento del arte popular.

No importa que la realización no sea cabal, y que junto a la rama sustentadora haya mucha hojarasca sin valor; lo que importa es la perseverancia. Tiempos vendrán en que esas notas de gusto dudoso sean como lunares en un cuerpo de alabastro. Entonces se podrá hablar de un arte americano, sin que la crítica exigente esboce una sonrisa de conmiseración: habremos adquirido nuestro perfil estético.

Desde el punto de vista numérico, la Tercera Exposición de Artes Aplicadas es un éxito rotundo. Su condición de comunal la hace doblemente meritoria, pues nos muestra una ciudad de Buenos Aires jugosa y llena de inquietudes artísticas. Algunas no logran una realización perfecta, mas el conjunto nos está indicando que detrás de todo esto hay una sociedad que abandonó hace tiempo las ingenuidades de la infancia.

No es nuestro propósito hacer una revista minuciosa de la exposición, sino buscar en el conjunto aquellas expresiones orientadoras que han de ser un manantial de temas para

XILOGRAFÍAS DE FRANCISCO DE SANTO DE LA TERCERA EXPOSICIÓN COMUNAL



Mercado de La Paz, Bolivia



Mercado de La Paz, Bolivia



Paisaje de Bolivia



Bajorrelieve en madera para gran mueble de Pedro Tenti

nuestra futura industria. En ese sentido es muy posible que dejemos a un lado el conjunto suntuoso, el *stand* abigarrado, para ocuparnos de una muestra pequeña y escondida, pero que lleve en sí el germen de un estilo o de una modalidad recomendable.

Pasaremos revista ante todo a las manifestaciones artísticas menos "aplicadas", es decir, aquellas que más exactamente estarían en una exposición de pintura, escultura o grabado. Un núcleo de artistas conocidos han aportado aquellos frutos de su labor que tienen alguna posibilidad de industrializarse. Son nombres conocidos, algunos laureados: ilustradores como López Naguil, Donnis, Bonomi y Cesáreo Días; grabadores y xilógrafos de la importancia de Adolfo Bellocq, Antonio de Santo y Tartaglione; decoradores —más exacta y sencillamente: pintores— como Alfredo Guttero, Aurora De Pietro, Berdia y la señorita Lola Lucifora (embarcada en la pintura mural de estilo pompeyano) o, finalmente, escultores como Pedro Tenti y Juan C. Yramain, quien expone algunas de sus conocidas cabezas.

No hemos de abandonar este sector sin expresar el profundo agrado con que vemos la labor, siempre sólida y sin desmayos, de Alfredo Guttero. Si la composición de sus cuadros es equilibrada y la coloración entonada y armónica, su pincel realiza maravillas de ejecución. Siente la voluptuosidad del oficio, de la obra terminada. A sus espaldas, muy lejos, ha dejado todo rastro de nebulosidad romántica. Contempla y ejecuta sus modelos con mirada de cristal. Es, sencillamente, un artista.

Un sector de las artes aplicadas tan importante como la escenografía se encuentra entre nosotros en un lamentable atraso. Los esfuerzos de Rodolfo Franco y de algunos otros artistas emprendedores no bastan para colmar la orfandad de nuestros escenarios. Parece que una atonía artística incapacita a nuestros escenógrafos, que ni aun se han decidido a imitar algunos de los menos audaces movimientos renovadores del arte teatral. Se persiste en una escenografía charra, falsamente natural, entre cuyos elementos se mueven las grotescas figuras de algunos actores y cantantes mal vestidos.

Nuestro haber en esta rama artística no cuenta sino con algunos intentos truncados de teatro de arte y con las inolvidables interpretaciones que hizo Bhor en el Colón. Las decoraciones y demás implementos utilizados en *Petruchska* y en *Le coq d'or*, merecen un rotundo *nihil obstat*.

En la presente exposición no se advierte ninguna intención excepcional. La escenografía que para la ópera de Gaito, *Ollantay*, presenta Rodolfo Franco peca, a nuestro entender, de excesivo afán arqueológico. La grandiosidad apetecida raya muchas veces en



Pintura mural de Alfredo Guttero

Este último sobresale por la variedad de los trabajos que presenta y por las dotes creadoras que revelan los ejecutantes. Los motivos decorativos están bien escogidos y mejor estilizados. Se nota en su dirección un sentido de lo popular y autóctono, que siempre ha sido el distintivo de la buena cerámica. Mas si el aspecto decorativo está plenamente logrado, no le va a la zaga la ejecución. Existen piezas de un acabado perfecto y original, especialmente algunos juegos de tazas, donde se han logrado, por un procedimiento particular, aplicaciones metálicas muy valiosas.

la pesadez. No creemos que para interpretar una visión nativa haya que esclavizarse al detalle decorativo o arquitectónico, cuando este detalle no responde a necesidades escenográficas bien distintas.

La cerámica empieza a preocupar seriamente a nuestros artesanos. Salida ya de la época de la experimentación, se intenta la ejecución en gran escala. De las diferentes muestras expuestas, se destacan las presentadas por el Talles del Divino Rostro, Genaro Bianchi, Cavalieri y Lemmi y el nutrido *stand* de la Cerámica San Isidro.



Proyecto de alfombra de A. Travascio

Los Talleres del Divino Rostro no revelan igual originalidad en la creación artística. Preocupados principalmente por la técnica del cocido, presentan una capilla ejecutada dentro de los modelos corrientes en esta clase de construcciones.

Ultra, *La Prensa*, *La Razón*, *Atlántida*, *La Novela Semanal*, *La Revista de Arquitectura*, *Aurea*, etcétera, etcétera.

De intento hemos dejado para el final la sección muebles, por ser la más nutrida y valiosa. Concurren a ella importantes y acreditadas



Mueble con tallas americanas de A. Travascio

El vitraux y la encuadernación alcanzan sus más altas expresiones en las muestras de los señores E. Helouvri y Natalio Donnis, respectivamente.

Notable por la magnitud y calidad de los *stands* y por la importancia de las entidades que concurren es la sección de impresiones y periódicos. Baste decir que en ellas están representadas, entre otras de menor cuantía, las empresas editoras de *Caras y Caretas* y *Plus*

casas de la metrópoli, cuyo nombre es, de por sí, una garantía de distinción. Y junto a estos regios conjuntos aparecen los individuales de algunos artistas, menos nutridos, pero con caudal más grande de intención, ya que su propósito esencial reside en la búsqueda de una expresión propia, que ensamble con nuestras costumbres y se amolde al temperamento nativo.

De entre los que se preocupan de estas últimas cuestiones, justo es señalar el *stand* de



Stand de la cerámica de Magín Cirera



Encuadernaciones de la casa Donnis

Adolfo Travascio y su esposa doña Edelmira F. O. de T. En otra oportunidad nos ocupamos en esta revista, con la extensión debida, del afán creador de este joven artista, cuya persistencia en buscar las raíces auténticas de la decoración indígena es por demás loable. Ahora expone un conjunto de muebles, tapices y cerámicas, ejecutados dentro de un común estilo americanista. Es sin duda uno de los que marcan rumbos a nuestra ebanistería artística.

Dentro de la misma tendencia se desenvuelve Emilio Maurio, cuyo conjunto de muebles realizados en maderas del país es uno de los que se destacan.

La casa Thompson ocupa con sus instalaciones el testero del pabellón número 3. Dentro de los estilos consagrados, presenta modelos suntuosos que reafirman el prestigio que la casa tiene conquistado en el público.

Una reacción reconfortante en materia de mobiliario y decoración interior es la que inicia con su envío Mariano y Compañía. Priman en él las líneas sencillas y aéreas, los conjuntos armónicos que dan sensación de confort y elegancia. Inspirados en movimientos análogos de gran auge en Europa, Mariano y Compañía entronca con la gran corriente expresionista que está logrando, preferentemente en la arquitectura y la decoración alemanas, grandes éxitos de realización.

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

DEPARTAMENTO EXPLOTACIÓN COMERCIAL Y TARIFAS

INDUSTRIAL

GANADERO

AGRICULTOR

FRUTICULTOR

CHACARERO

GRANJERO

TAMBERO

Si tiene que efectuar alguna consulta sobre cualquier punto que se relacione con sus actividades, diríjase al Departamento de Explotación Comercial y Tarifas, que de inmediato le contestará gratuitamente, enviándole, si el caso lo requiere, un técnico en la materia.

ADMINISTRACIÓN: CALLE 71 Y 17 — LA PLATA



UN PINTOR DEL EQUILIBRIO:

JUAN B. TAPIA

En el primer cuarto de nuestro siglo, la Argentina surgió a la vida de las artes plásticas.

Inseguro y desordenado al principio, el arte nacional fue asentándose poco a poco hasta convertirse en un movimiento coherente y metódico. Pintores y escultores abandonaron el diletantismo superficial que consideraba a las bellas artes como un simple adorno personal, mentida ocupación de gentes desocupadas. Se impuso la concepción del arte como una actividad disciplinada y austera. El bohemio dejó de constituir la expresión típica del artista.

En estas circunstancias se manifestaron dos corrientes que han ido delineándose cada vez con mayor precisión. Una se basa en la interpretación de motivos autóctonos, con exclusión de toda preocupación técnica. La otra, indiferente a los temas, busca la solución de los problemas del color y de la construcción. Es la que entronca con los movimientos de renovación plástica desarrollados últimamente en Europa.



Juan B. Tapia

No es la ocasión de dar aquí un parecer superficial sobre los dos aspectos de nuestro arte. Por otro lado, la solución de esta antinomia artística está encomendada a la dedicación





y al genio de los artistas y no a las exégesis más o menos acertadas de los críticos.

Tapia forma a la vanguardia de los que ven el arte contemporáneo como un problema de equilibrio de masas y de colores. Si no es decididamente expresionista, su arte está informado por los principios del expresionismo: formas concretas, volumen, colores valorados, composición, síntesis.

Huye de los recursos literarios a que tan inclinados han sido los impresionistas y ciñe su labor al juego de los dos elementos esencialmente pictóricos: dibujo y color.

En el primero no busca la filigrana ni la trabazón dramática. Resuelve sus cuadros con las líneas indispensables, como un buen orador no dice más que las palabras justas. El suyo no es el color estruendoso y desparramado de quienes suplen con recursos escenográficos la ausencia de austeridad crítica. Por el contrario, Tapia valora, armoniza y construye. Su pintura es una pintura sin retórica. La firmeza de sus cuadros revela la voluntad ajustada y cabal. Entre su "yo" y la naturaleza, Tapia supedita





esta a aquél. Lo esencialmente artístico es la expresión, nunca la percepción.

Tapia es bonaerense, nacido en San Antonio de Areco, lugar definitivo para nuestra sensibilidad (allí se hizo carne el verbo criollo en la figura de don Segundo). Fue primeramente escultor. Aun queda en sus cuadros un reflejo de la primigenia modalidad, que se manifiesta en el recio modelado de los objetos.

Después se sumergió en el mar proceloso de la Europa artística. De inmediato lo deslumbró Anglada Camarasa, con su pintura detonante y su técnica sin limitaciones. Para salvarse de la embriaguez colorista y del dibujo muelle del levantino, Tapia se aferró a la monástica pintura de Cézanne (Cézanne, es sabido, representa el arrepentimiento vehemente del impresionismo).

Luego del hallazgo definitivo, Tapia ha seguido su camino silenciosamente, como quien tiene mucho que decir. Su hondo sentido de la naturaleza se vuelca en paisajes impregnados de sobrio lirismo. Su peregrinación por sensibilidades extrañas no ha muerto al criollo austero que lleva adentro.

Ahí está, con los dos Butler, Guttero y unos pocos más, señalando el verdadero camino al arte nacional.





¿QUÉ QUIERE DECIR GRANJA?

POR M. L. TORNQUIST DE MUÑIZ BARRETO

En la Argentina, entendemos y damos el nombre de granja a una extensión de campo más bien reducida, en la que hacemos producir a la tierra con nuestro trabajo y nuestra inteligencia todo aquello que necesitamos para vivir. El granjero no es solo estanciero ni cabañero ni avicultor ni chacarero ni tambero ni agricultor ni verdulero ni quesero ni bodeguero ni horticultor ni carpintero ni molinero, sino todo eso a la vez y muchas otras cosas más. El granjero es aquella persona que sabe recoger toda la materia prima que nos ofrece la madre tierra y la transforma con sus propios medios para su uso y placer.

El granjero debe saber labrar la tierra, cuidar el ganado, manejar sus caballos, levantar la cosecha, plantar árboler, hacer vino, nivelar un camino, construir un gallinero, agarrar enjambres, esquilar ovejas, facturar un cerdo, ordeñar, hacer quesos; y no solo debe saber hacerlo, sino que debe tener placer en hacerlo. La mujer del granjero debe saber coser, hilar, tejer, cocinar, preparar conservas y cuidar gallinas, criar conejos, engordar pavos, cultivar sus flores, juntar yerbas medicinales y cento mille bagatelle de piú.

Lo mismo se puede ser granjero con una hectárea como con diez; la cuestión es saber hacer rendir esa tierra.

Si cría únicamente gallinas, será avicultor, pero no granjero; pero sí puede ser granjero el que se haya especializado en avicultura. El cabañero puede ser granjero al mismo tiempo, siempre que no se dedique exclusivamente a su cabaña.

El industrial que tiene su fábrica lejos de un centro de población, también puede ser granjero, si dedica sus horas libres a trabajos fáciles, agradables y provechosos de la granja. El granjero jamás sentirá aislamiento social, porque a ninguna hora del día ni época del año le faltará entretenimiento.

Todos los trabajos de campo están incluidos en el oficio de granjero, con lo que

no queremos decir que para ser granjero sea necesario practicarlos todos.

Parodiando un dicho conocido, diremos: "El cuidado de la granja es una ocupación que no degrada al grande, pero engrandece al pequeño".

Eduardo VII, Rey de Inglaterra, tenía su granja; el actual Príncipe de Asturias la tiene, y en la historia de todos los tiempos se lee de los reyes y reinas que pasaban sus horas de ocio ocupándose de trabajos de la granja, ora injertando frutales, como hacía Carlo Magno, o dando de comer a las carpas y los pavos reales, como hacían las reinas de los Luises de Francia, o haciendo manteca como Antonieta y sus damas de honor, en la granja que mandó construir en un rincón apartado de su grandioso parque de Versalles. Los faraones de Egipto, los reyes de Grecia, los Incas del Perú eran granjeros y tenían en alta estima las ocupaciones rurales. ¿Y Robinson Crousoe, acaso no era granjero también?

Pero no asustemos con esto al pequeño granjero. El propietario o arrendatario de una manzana de tierra que cría gallinas y vende los huevos, que tiene huerta y vende sus repollos y cebollas, que tiene conejos, cabras, abejas y cerdos, también es granjero y tiene el mismo derecho de llamarse así que el rey más poderoso.

Para ser granjero es necesario tener afición a todo lo que produce la tierra, y el que no la tiene es inútil que se dedique a tener granja. Se puede ser granjero de dos maneras: aquel que se ocupa personalmente con su familia y también aquel que da el capital y paga a quien administra la granja. El primer modo es más seguro, en el segundo todo depende de la capacidad del administrador, pero si el capitalista no entiende o no le gusta, es inútil que invierta su dinero en negocio de granja; tampoco le sacará interés al dinero cuando el capital no es propio. Es un negocio en el cual, si el capital es propio y se pone cálculo e iniciativa, todo el dinero que entre es ganancia, pero el que trabaja con dinero prestado va a pura pérdida. Además, el capitalista, o quien no le gusta la granja, se ubicará posiblemente en una región que no es apropiada y entonces, por más capital que invierta y por mejor administrador que tenga, el negocio resultará un fracaso.

El granjero no se improvisa de la noche a la mañana ni se forma leyendo ni discutiendo; necesita ciertos conocimientos y debe haberlos practicado si no quiere ir a bancarrota segura.

El gran secreto para ser granjero, en uno y otro caso, es saber abarcar varias industrias a la vez, pues todas ellas se complementan; es decir, debe saber encadenar una industria con otra, pues solo en esa forma podrá sacar todo el provecho del subproducto que es justamente lo que más rinde al granjero. Una industria trae la otra, y el desperdicio de una es el que le da vida a la otra. El chacarero que depende únicamente de su cosecha está expuesto a que los precios de los cereales bajen de golpe; el avicultor que compra todo el alimento para sus aves, a su vez, expone a que este suba a precios prohibitivos.

En cambio, si el chacarero fuera granjero, podría defenderse dando de comer los cereales que no puede vender a sus gallinas, cerdos, vacas; el avicultor debe sembrar maíz, alfalfa, remolacha y repollo, para no depender del agricultor o verdulero. El verdulero que ha plantado demasiadas legumbres y no las puede vender puede dárselas a sus conejos; si baja el precio de la leche, el tambero puede hacer queso y dar el suero a los cerdos y a las aves. Si tiene frutales, le conviene tener abejas, pues estas fecundarán la flores y a la vez le harán miel y cera. Si no le gusta comer la miel y no la puede vender, la puede emplear en hacer conservas de la fruta que le sobra. Con el estiércol de sus aves abonará su quinta, en la cual podrá hacer cultivo intensivo, que rinde enormemente más, pues en menos espacio, su cosecha será de mejor calidad y más abundante.

Y así sucesivamente, en la granja todo debe aprovecharse, no hay nada que no sirva, ni

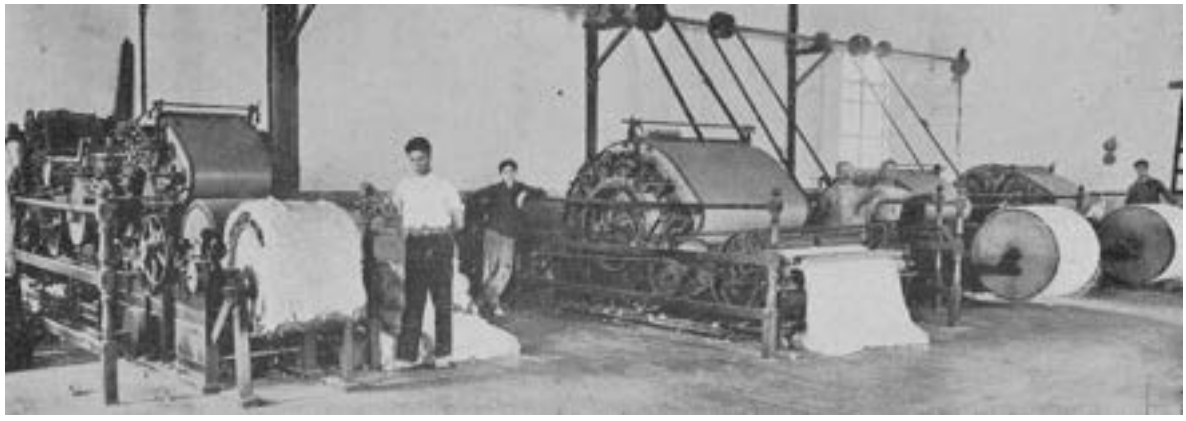
la misma basura, pues una parte, la que pueda descomponerse, irá a la parva para abono de la quinta y lo demás se quemará y hasta la ceniza se puede emplear en diversa forma.

No es indispensable tener gran capital para ser granjero, pero se necesita mucha afición y un poco de criterio y ciertos conocimientos, fáciles de adquirir para una persona observadora. Todo hombre o mujer puede ser granjero; no hay sexo ni edad que se lo impida. Lo mismo puede efectuar trabajos de granja una familia entera, como una persona aislada.

La granja es la organización social más perfecta. Todas las familias colaboran, según sus fuerzas, al bienestar general a las órdenes del padre, su jefe natural, a quien respetan por ser él la cabeza de la pequeña asociación. La granja es como un pequeño Estado y el granjero su único jefe. No depende de nadie, pues produce todo lo que necesita: su alimento, su abrigo, su alojamiento. El granjero vive de lo que produce y deposita en la caja de ahorros lo que le sobra.

La Argentina está en condiciones especiales para instalar granjar; le ayuda su suelo, su clima y su posición geográfica. El gobierno ayuda en toda forma; el servicio de encomienda de granjas con flete reducido y despacho rapidísimo facilita extraordinariamente la remisión de los productos. El Ministerio de Agricultura publica y remite gratis a quien lo solicite folletos que tratan los asuntos que directa o indirectamente se relacionan con la granja. En sus laboratorios se estudian los problemas científicos y en cualquier momento el granjero puede acudir o pedir un consejo. El argentino que en su país no es granjero es porque no quiere serlo; aunque no fuera más que por patriotismo, debiera tener su granja. El día que tengamos un millón de granjeros, prescindiremos del extranjero, seremos ricos, grandes, fuertes e invencibles. El país adelantará más con pequeñas granjas que con grandes empréstitos.





Sección «Cardas». – Primera operación, formación de mantas

LA FABRICACIÓN DE SOMBREROS

UNA VISITA AL ESTABLECIMIENTO DE LOS SEÑORES BASSO, IMPERATORI Y CÍA.

En las inmediaciones del Dique número 1 del Puerto La Plata, y cerca de las líneas del Ferrocarril Provincial y del Ferrocarril Sud que conducen al puerto, se halla emplazada la fábrica de sombreros perteneciente a los señores Basso, Imperatori y Compañía. Se trata de uno de los establecimientos del ramo más importantes del país, ya que surte de sombreros, casi exclusivamente, al norte argentino.

El edificio de la fábrica y sus dependencias ocupa una amplia manzana. Dentro de ella, el cuerpo de la fábrica propiamente dicho, forma un rectángulo, en cuyo perímetro, por decirlo así, van escalonándose las diversas operaciones de la confección del sombrero; de modo que desde el local de recepción y preparación de la materia prima, ubicado en el frente del edificio, van sucediéndose las diversas fases de la fabricación, hasta terminar en las oficinas de expedición, también ubicadas en el frente del edificio.

No es, sin embargo, en la amplitud de las construcciones donde se revela la importancia de este establecimiento. Debemos ir al terreno de las cifras para dar una idea cabal de la magnitud de las operaciones que desarrollan los señores Basso, Imperatori y Compañía.

El establecimiento que nos ocupa fabrica en la actualidad cien docenas de sombreros de diversas clases por día, mas las instalaciones son capaces de producir en el mismo tiempo hasta ciento ochenta docenas. Toda esta producción queda en su totalidad en el país, especialmente en el norte, como se ha dicho. De las cien docenas, el 70 por ciento son de pelo y el 30 por ciento restante son de lana.

La fábrica consume mensualmente tres mil kilogramos de lana extranjera y mil kilogramos de lana del país. Esta desproporción, a primera vista extraña, entre el consumo de la materia prima nacional y extranjera, se explica en razón de los diversos métodos de limpieza empleados dentro y fuera del país. En efecto, la lana extranjera (o a lo menos manipulada en el exterior) presenta un porcentaje de impurezas muy inferior al que acusa la proveniente de los lavaderos argentinos, especialmente en lo que se refiere al alquitrán utilizado por los

ganaderos para marcar sus rebaños, y que es para el fabricante de sombreros una verdadera pesadilla. No hay, en efecto, un método realmente eficaz para extirpar por completo el alquitrán, y es en los sombreros claros de señora, tan en boga en la actualidad, donde hay más peligro de que aparezcan estas impurezas.

cuidado desde Tucumán o Salta, como una verdadera rareza, un sombrero que ha sido fabricado a pocas cuadras de su domicilio. Sorpresas de la industria moderna.

Para los que no han tenido oportunidad de observar de cerca las operaciones que median desde un vellón de lana hasta un exquisito



Sección «Cardas». – Se inicia la forma de campana

En el renglón de las confecciones de castor, el más importante de la casa, se emplean diariamente 75 kilogramos de pelo de conejo importado y unos 25 kg del país. También aquí existe una razón de calidad, pues el pelo extranjero es más seleccionado y fino que el de la Argentina, donde la cría del conejo está aún en pañales.

Quienes estén relativamente interiorizados en esta industria, se extrañarán de la gran cantidad de materia prima empleada en relación con la producción. La causa de esta superabundancia es que la fábrica de los señores Basso, Imperatori y Compañía se dedica con preferencia a la confección del sombrero norteño típico, de alas amplias, empleando por consiguiente un elevado porcentaje de materia prima.

Esta circunstancia nos induce a dar nuestro pésame a los amantes de lo regional. A lo mejor, un cultor de lo típico trae con gran

sombrero femenino, damos a continuación una breve reseña de ellos.

Ante todo es necesario señalar que la fabricación varía según se trate de un sombrero de lana o de castor. Nos referiremos primero a los de lana.

La materia prima que se emplea no es la lana tal cual proviene de la oveja, sino que se le ha extraído la fibra o casimir y queda únicamente la frisa. Esta es desmenuzada finamente y pasa a unas máquinas que la pican hasta reducirla a una película que sale de entre unos tambores. Con sumo cuidado, esta película va siendo arrollada en dos conos unidos por la base, que tienen un movimiento especial que facilita la operación. Cuando la película superpuesta adquiere el grosor necesario, la operaria corta la forma por la unión de ambos conos y resultan así otros dos de lana, muy esponjosos. A estos dos conos hay que darles consistencia,

transformándolos en fieltros. Para eso son colocados en otros conos de metal agujereados y sometidos a la acción del vapor y de una leve presión que los hace algo más consistentes. Las sucesivas operaciones tienen por objeto el ir haciendo este fieltro cada vez más resistente, en cuya operación las primitivas dimensiones del sombrero, que eran excesivas, han ido reduciéndose notablemente hasta adquirir las normales de una cabeza humana. Después se les somete a la acción del tinte y al planchado, quedando listo para que la modista vuelque en él todo el caudal de buen gusto que posee.

Los sombreros de pelo sufren poco más o menos las mismas operaciones, excepción hecha de la formación del cono primitivo, que es diferente a la que experimentan los sombreros de lana.

un fieltro delgado y poco consistente. Después se somete a la forma a las operaciones de reducción, endurecimiento y planchado a que hemos aludido al tratar de los sombreros de lana.

Esta es, en términos muy generales esquemáticos, la génesis de un sombrero.

Fomento de las industras afines

No hemos de dejar escapar esta oportunidad sin señalar a nuestros chacareros, muy especialmente, una fuente de recursos de fácil obtención. Nos referimos a la cría del conejo.

Al tratar la cantidad de materia prima utilizada por los señores Basso, Imperatori y Compañía, mencionábamos el porcentaje elevado de pelo extranjero que se consume. Nada más fácil que reducir ese porcentaje. El conejo es un animal de cría rápida y productiva,



Sección Planchas. – Operación final

El pelo es mezclado en un aparato especial que lo transforma en una pelusa suave y fácil de manipular. De aquí pasa a otra máquina que, en esquema, consiste en una cámara cúbica, en cuyo interior y reposando en el piso hay un cono provisto de finos agujeros. Producido el vacío en la cámara, a través del mencionado cono, la pelusa que se deja caer en el interior de la cámara se va adhiriendo las paredes del cono, hasta formar

que además del pelo produce carne apreciada y de fácil colocación. No se requieren grandes instalaciones ni muchos cuidados ni conocimientos especiales ni gran capital. A cambio de tan modestos esfuerzos, el producto es óptimo. La "cosecha" es de fácil colocación en el mismo país. Nuestras fábricas de sombreros la solicitan con interés creciente.

¡A criar conejos, pues!

NUESTROS CARTELES DE PROPAGANDA

La costumbre de hacer propaganda ferroviaria mediante carteles se extiende cada vez más, habiendo llegado a arraigarse como un método sistemático de publicidad en Norteamérica, Australia y otros países europeos.

Fueron las grandes empresas ferroviarias de Europa las primeras en adoptar este sistema de propaganda. El turismo propiamente dicho solo había alcanzado un gran desarrollo en el viejo mundo por la gran facilidad de los transportes y lo corto de las distancias. De ahí que en Francia se pudiera hacer con apreciables resultados la propaganda en favor de excursiones en Suiza, alabando las excelencias de sus grandes lagos, de sus hermosas montañas, mientras que en la misma Suiza era posible ofrecer al público, mediante vistosos carteles, las bondades de las playas de mar francesas. Así estableciόse un verdadero intercambio internacional de propaganda turista, recibiendo los mejores beneficios y más rápidamente las mismas compañías ferroviarias.

Poco a poco este sistema de propaganda fué arraigándose en los ferrocarriles norteamericanos. Antes de estimular el turismo en la gran república del norte, sus gobernantes se esforzaron de todas maneras por estimular la colonización, las tierras debían poblarse y trabajarse primero y luego contemplarse. Los ferrocarriles extendieron sus tentáculos de acero a través de las distancias, terminando con los desiertos y acercando a los hombres de las ciudades las bellezas naturales de los campos, de los bosques, de los lagos y de la montaña. Así comenzó a extenderse en los Estados Unidos el entusiasmo por el turismo en el país y así también adquirió gran importancia la campaña patriótica inspirada en el lema "*See America first*" (vea a América primero).

Este sistema tan eficaz de propaganda está siendo empleado con grandes resultados en Australia. No solo sirven los artísticos carteles para anunciar los beneficios que al habitante de los grandes centros de población le reportan los sitemas modernos de transporte en uso diario, sino que también indican las ventajas que ofrecen los ferrocarriles que se internan en el país o los que se abren en dirección a sus costas ceñidas por pintorescas playas de mar.

En nuestro país aún no se ha generalizado el uso del cartel como propaganda de las comodidades que el turista halla viajando en tren y de la incomparable belleza de nuestra tierra.

Por medio de una propaganda honesta y hábil muchos argentinos se verán obligados a no ignorar el valor pintoresco de muchas regiones nuestras ni la indiscutida comodidad con que ya se puede viajar hoy en este país. Y, como los norteamericanos, debiéramos decir a nuestros compatriotas ávidos de conocer el extranjero: "conoced la Argentina antes".

La gerencia del Ferrocarril Provincial, entendiendo el gran valor de la propaganda artística, inició recientemente esa simpática campaña, para despertar en el público la afición al turismo y hacerle conocer las ventajas que se obtienen viajando o transportándose por sus líneas.

Al efecto ya se distribuyeron en toda la línea millares de carteles anunciadores del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, siendo estos fijados en las calles, hoteles, bancos, agencias de informaciones y más sitios públicos, habiéndose notado casi de inmediato un aumento bastante apreciable en el porcentaje de pasajeros, cargas y haciendas.





LA ZONA DE LOS ALREDEDORES DE BUENOS AIRES AL OESTE

CONSIDERADA EN SU ASPECTO AGRONÓMICO Y PECUARIO

PARA dar una idea exacta de las modalidades agropecuarias de la zona colindante con la Capital Federal hacia el oeste, debemos considerar previamente las condiciones de su clima y suelo para poder expresar luego lo que es capaz de producir y las mejoras que es necesario introducir en el régimen cultural que predomina en ella.

Clima. — La temperatura general de la zona es templada, si bien se notan con bastante frecuencia saltos de temperatura que a veces perjudican la vegetación. Así suelen producirse en primavera y otoño fríos bruscos que traen heladas extemporáneas que unas veces queman las frutas recién formadas, papas y almácigos de verduras (las de primavera), y otras hielan el maíz, la batata, la papa de segunda cosecha, etc., antes de que maduren (las de otoño).

Por lo que respecta a la cantidad de lluvia, se nota igualmente manifiesta irregularidad. Hay años como el 1922 muy lluviosos, mientras hay otros excesivamente secos, como el 1924. Estas adversidades meteorológicas de la agricultura y ganadería son más acusadas en estaciones determinadas, sobre todo en el verano, y son más de temer porque la estructura del suelo es más sensible a ella que en otras zonas. La cantidad de agua de lluvia por año considerada en conjunto bastaría para obtener buenas cosechas, pero como la caída de las lluvias es a veces torrencial y otras son lloviznas sin importancia no aprovechan completamente a la tierra de labor, sobre todo a causa de estar por lo común incompletamente o mal trabajada.

En cuanto a los vientos, no son tan de temer por su fuerza como por las variaciones de temperatura que traen. Es cierto que a veces soplan huracanes que derriban casas, levantan techos y voltean las plantas cultivadas, pero estos accidentes, así como el granizo, son raros en la zona. En cambio es frecuente que a un viento caliente como el norte suceda un pampero frío que en pocas horas obliga a los trabajadores, que hace un momento sudaban, a ponerse el saco y abrigarse. Estos cambios repentinos de viento acompañados de bajas notables en la temperatura son sobre todo frecuentes en la primavera, principalmente en los meses de septiembre y octubre. Por ello es

que en esta zona la producción de fruta está muy expuesta.

Hay también otro viento perjudicial a la ganadería; es el sudeste. No es tan malo por la fuerza con que sopla como por el mal tiempo que trae. A consecuencia de una sudestada suele llover durante tres y hasta seis días consecutivos. Como esto tiene lugar por lo común en los meses de invierno (junio a agosto) no daña a la parte agrícola, pero en cambio las vacas lecheras sufren mucho. Es un hecho comprobado infinidad de veces que a raíz de un temporal del sudeste las vacas merman la leche considerablemente y es muy difícil que pasado aquel vuelvan a su estado anterior de producción; no para solo aquí el inconveniente, pues si el temporal es muy fuerte, como acontece a veces, un cierto número de vacas y sobre todo de cría sucumbe al mal tiempo. Esto habla en favor de los abrigos para la hacienda lechera, del que casi todos los tambos carecen, y que serían tan beneficiosos para evitar esos trastornos y pérdida de dinero.

Suelo. — La característica saliente del suelo en esta zona es su dureza. Como se trata de tierras en que domina el carácter arcilloso, los suelos son compactos, fuertes, a menudo algo impermeables y se rajan con facilidad apenas se acentúa la sequedad. En general la tierra es llana o con poca pendiente, mostrándose el suelo negro y cubierto de vegetación natural herbácea, dominando el pasto de cuaresma (pata de gallo), pastillo de invierno, algunos junquillos y pastos duros, cardo de Castilla, negro y abrepuño o cardo chileno. Es digno de notar que desde hace unos 8 a 10 años los cardos se están multiplicando en una forma alarmante y abundan tanto que hasta han llegado a provocar con sus espinas cegueras en la hacienda; tocante al daño que causan a la agricultura es notable por la fuerza y rapidez de difusión de que están dotados.

El subsuelo es también arcilloso o gredoso y de tierra colorada.

El suelo o capa arable es más bien profundo, llegando en general hasta los 50 a 70 centímetros de la superficie. Debido a su carácter arcilloso, el suelo es duro para trabajar y cuando llueve con frecuencia se forman barros persistentes que obligan a aguardar varios días para que se oreen, pues si se trabajara esta clase de tierra estando muy húmeda se la perjudicaría enormemente por la formación de terrones grandes y duros como cascotes que ni la rastra ni el rodillo podrían romper. Lo mismo sucede cuando la tierra está muy seca: se pone tan dura que el arado no entra y hay que esperar entonces a que llueva.

Todo esto trae por resultado que los períodos en que la tierra se encuentra con un grado oportuno de humedad para el trabajo sean muy cortos y como consecuencia el trabajador debe estar muy atento para no dejar pasar esos períodos favorables a la labor. Por lo demás, son tierras en general fértiles que, sabiéndolas trabajar, rinden mucho y en las cuales pueden cultivarse prácticamente toda clase de plantas de clima templado con plenas probabilidades de éxito.

Agua. — La casi totalidad de agua empleada tanto para fines de riego como para uso en el hogar, es de pozo, ya sea de primera napa o semisurgente. Para elevarla hasta la superficie se usan norias de baldes o de cinta metálica movidas con motor a nafta y a veces eléctrico; en algunos casos se usan bombas que dan asimismo buen resultado. El agua es siempre buena para riego, mientras que para uso doméstico debe utilizarse solo la semisurgente, por la contaminación general de la primera napa.

El agua en los pozos de primera napa se encuentra más o menos a unos 12 metros de profundidad, mientras que la napa semisurgente está a unos 40 o 50 metros.

El sistema de riego usado en la zona es el de infiltración y el de surco, el primero para

alfalfares y el segundo para cultivos escardados como el maíz, zapallo, tomate, etcétera.

Características agropecuarias de la zona y posibilidades de mejoramiento

La zona que tratamos es esencialmente ganadera y, dicho con más precisión, tambera. Esto puede apreciarse examinando las cifras dedicadas a agricultura y ganadería en cada uno de los partidos de la zona. Sobre la línea del Ferrocarril Oeste, por ejemplo, había en 1914 un 32 por ciento dedicado a la agricultura y el 68 por ciento a ganadería en Morón, 22 y 78 respectivamente, en Merlo, 12 y 88 en Moreno, 15 y 85 en Rodríguez y recién en Luján empieza a notarse la influencia de las chacras y cultivo de cereales, pues el porcentaje de agricultura sube a 43 por cierto. El partido que marca el récord de predominio de la ganadería sobre la agricultura en la zona, y probablemente en toda la provincia, es el de Marcos Paz, donde solo el 1,8 por ciento estaba dedicado a agricultura en 1914 y 98,2 por ciento a ganadería. Actualmente, las cosas han cambiado algo por la desvalorización de la hacienda, por una parte, y la mayor demanda de productos de la huerta, fruta y de granja por otra, lo que ha provocado un aumento visible en la extensión dedicada a agricultura. Con todo, siempre es evidente el predominio de la ganadería, en primer lugar del tambo, luego de la invernada y por último de las cabañas (sobre todo de caballos de carrera), no faltando criaderos de cerdos muy importantes; puede afirmarse en conclusión que esta zona es una zona tambera. En cuanto a la agricultura, el cultivo que predomina es el de huerta, luego el del maíz y por último el de frutales; hay también un cierto número de chacras en las que se cultiva maíz de Guinea. Los productos de huerta que se producen en mayor cantidad son repollos, espárragos, choclos, sandías, melones y luego las demás hortalizas.

En esta zona son importantes y numerosos los criaderos de aves, para cuya explotación se presta por ser terrenos casi todos altos, sanos, bien aireados. Se nota asimismo una corriente hacia el establecimiento de granjas, género de explotación esta que ha de conquistar en breve tiempo un lugar prominente dada la aceptación que va teniendo. Lo mismo podría decirse con respecto al cultivo de flores, que se ha puesto de moda y va tomando incremento día a día.

Tratándose como se trata de tierras fértiles que responden generosamente a las fatigas y cuidados del cultivador inteligente, tiene esta zona un gran porvenir. Hace falta solamente facilitar la adquisición de la tierra por el trabajador, pues si bien es cierto que hay un buen número de propiedades trabajadas por sus dueños, la gran mayoría son arrendadas a pagar en efectivo con contratos a corto plazo o sin contrato, como cuando se alquila una casa de familia. Este es un obstáculo serio al progreso rural de la zona.

De las explotaciones mencionadas hasta ahora, las que dejan mayor beneficio, como se comprende, son las de cultivo intensivo como huerta y plantas de adorno (flores); el cultivo de espárragos, tomates, melones, berenjena, etcétera, y de flores en general, deja muy buenos beneficios, sobre todo cuando los cultivadores son hábiles y no se dejan atrapar en las garras de los intermediarios. Otro tanto debe decirse en lo que respecta a la explotación de granjas y criaderos. El trabajo de tambo sería también bastante remunerador si se emprendiera en forma más racional y hasta más humana, como lo demuestra alguno que otro ejemplo de tamberos progresistas.

Indicaremos brevemente cuáles son las mejoras indispensables para sacar más provecho de cada explotación.

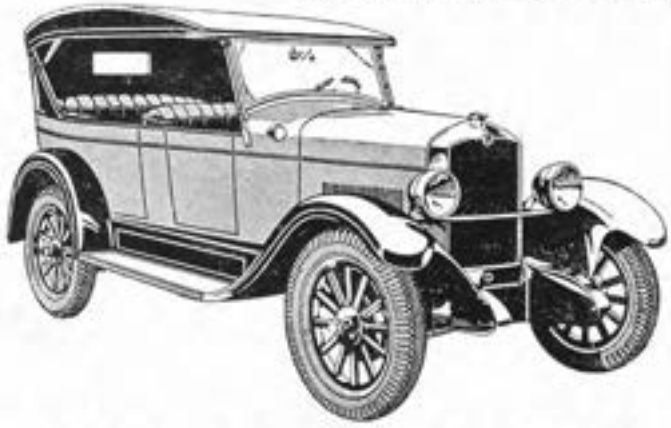
Tambo. — 1.° No abarcar más de lo que se pueda. Es preferible tener 50 vacas bien atendidas a 100 que se arreglen como puedan. En el primer caso, como se necesita menos campo, se ahorrará mucho dinero en arrendamiento.

EL NUEVO

RUGBY

PRODUCTO DE
DURANT MOTORS Ins.

Características Principales:
MOTOR CONTINENTAL, sello rojo.
FRENOS BENDIX, en las 4 ruedas.
CINCO NEUMÁTICOS BALLON.
CARROCERÍAS EN COLORES.
DISTANCIA ENTRE EJES, 2.70 metros.



DOBLE FAETON
STANDARD
$ 2.290 m/n
s/w B. Aires

DITLEVSEN & CIA LTDA
Casa Matriz: COCHABAMBA 54 BUENOS AIRES Exposición: AV. DE MAYO 600

ROSARIO
MENDOZA
MONTEVIDEO

E. H. WRIGHT
Vicepresidente
G. TOZZINI
Gerente General

THE AULT & WIBORG ARGENTINE COMPANY
Casa central: 563 DEFENSA 599, esquina Méjico 433 - BUENOS AIRES
U. T. 33 Avenida 7190-91-92. 1305-06-Coop. 2591, Central

ARTÍCULOS GENERALES PARA ARTES GRÁFICAS, ESCRITORIOS Y COLEGIOS

TRIUMPH

NUEVO MODELO 1928

Todo **Modelo 1928** lleva un nuevo dispositivo patentado para la colocación automática de los topes del tabulador sencillo o decimal.

Solicite una máquina en prueba
sin compromiso de compra



TABULADOR DECIMAL PATENTADO

CINTA DE DOS COLORES VISIBLES

Se fabrica para todos los usos:
Correspondencia,
Estadística,
Resúmenes,
Trabajos a columnas,
Etc., etc.

DAMOS FACILIDADES — CONSULTEN NUESTROS PRECIOS Y CONDICIONES

2.º Seleccionar por medio del control cada 15 días las buenas lecheras y mandar al matadero las que no den por lo menos 8 litros de leche diarios (es decir, unos 12 a 15 en el primer período de lactancia). Pesar cada quince días los baldes de leche con una romana colgada de una rama fuerte no cuesta nada y en cambio es una guía segura.

3.º Abrigar la hacienda de los temporales y fríos del invierno. Para esto, plantar siquiera unos 30 o 40 arbolitos de hoja perenne como casuarinas, eucaliptos, aromos, acacia melanoxylon, etcétera, en un grupo compacto donde puedan cobijarse las vacas. Se impide que la hormiga destruya estos árboles poniéndoles una faja de arpillera o papel engomado y sobre esta faja un ruedo de pega-pega como Tactite o Tree Tanglefoot: esto cuesta una bagatela y es seguro contra la hormiga.

4.º Hacer servir las vacas con un buen toro descendiente de buena lechera. Es preferible gastar unos pesos por el servicio de un buen toro de algún vecino cada vez que se necesite que tener permanente en el tambo uno o dos toros mediocres, que darán hijas poco menos que inservibles desde el punto de vista lechero. No basta que la madre de una ternera sea de gran producción para que esta herede tan buena cualidad; es necesario que el toro padre de la ternera provenga también de madre buena lechera.

5.º No limitarse a unas cuantas parvas de alfalfa seca y pastoreo de avena para reserva en el invierno. Este puede venir con sequía, impidiendo la buena vegetación de la avena o también cargarse esta de polvillo, con lo que queda inutilizada para las vacas lecheras. Así se acaba pronto el pasto seco. Hay que hacer un buen número de parvas-silos de alfalfa, de cardo, o simplemente de los yuyos que crecen naturalmente; estos darán un forraje acuoso que substituirán al pastoreo en los casos de sequía y producirán mucha más leche que el pasto seco.

6.º Ordeñar las vacas con un poco más de higiene. Al fin y al cabo, la leche se destina a seres humanos como los mismos que las ordeñan, no a animales, y aquellos tienen derecho a tomar un producto limpio y no cargado de tierra, pelos y estiércol. Bien poco cuesta hacer un cobertizo en el corral de ordeñe con un techo de paja, donde las vacas podrán ordeñarse en mejores condiciones y con mejor comodidad para todos. También hay que lavarse de cuando en cuando las manos para sacarse el estiércol y barro que deja en ellas la manea cuando se pasa de una vaca a otra.

Huerta. — 1.º Es inútil querer producir verduras sin riego. Un año podrá dar algo, pero en otro año de seca se perderá todo lo ganado anteriormente. Hay que instalar una buena noria con pozo semisurgente para que haya siempre agua.

2.º Usar mucho los abonos verdes, que reemplazan al estiércol y mejoran notablemente la tierra. Para esto sirve espléndidamente el haba criolla, la cual debe enterrarse con el arado cuando ha llegado al máximo del crecimiento.

3.º Seleccionar las variedades o clases de hortalizas eligiendo las más resistentes a las enfermedades y las más precoces o que vengan en menos tiempo. Hay que ensayar siempre variedades nuevas, pues algunas son muy útiles.

4.º Tratar de producir verduras fuera de estación para poder sacar más provecho en el mercado. Hay procedimientos de cultivo muy fáciles de hacer que adelantan las cosechas a veces más de un mes.

5.º Estudiar mejor la parte comercial. Hay que tratar de independizarse de los intermediarios, que en este ramo de la producción son una verdadera plaga.

6.º La producción de flores es una gran ayuda para el horticultor. Hay flores que se cultivan fácil y se venden bien.

Criaderos de aves y granjas. — 1.º Seleccionar las aves buenas ponedoras por medio de los

nidos trampas; gallinas que pongan menos de 150 huevos anuales no sirven para ponedoras.

2.º Elegir solamente una o a lo sumo dos razas para criar, entre las más rústicas y ponedoras, que son las Leghorn, Rhode Island Red, Catalana del Prat, Plymouth Rock, Wyandotte y Orpington.

3.º Cuidar diligentemente la alimentación de manera que esta sea variada y rica en proteína y mantener en los dormideros durante el invierno una temperatura templada, orientándolos de manera que la parte más larga y alta del dormidero mire al norte.

4.º Incubar, sea natural o artificialmente en época temprana (desde fines de mayo hasta septiembre inclusive), de manera que las pollas estén en edad de poner huevos cuando las aves de más de un año están mudando de pluma y por lo tanto han parado la postura.

5.º Tratar de producir los alimentos que necesitan las aves en el propio establecimiento, con lo que se ahorrará una gran cantidad de dinero.

6.º En las granjas, industrializar los productos que no tienen salida o están muy baratos, sea por ejemplo, haciendo orejones, dulces, conservas, etcétera.

7.º Defender la producción de frutas contra las heladas por medio de humaredas, braseros y medios por el estilo, puestos en juego en el momento oportuno.

8.º Atención vigilante por el granjero o propio interesado en la explotación, no delegando este oficio a terceros.

Muchas otras medidas podrían formularse, pero nos conformamos con las indicadas que a nuestro juicio son las más importantes, para no alargar este artículo. Poniéndolas en práctica, estamos convencidos de que la explotación agropecuaria de la zona experimentará un progreso rápido, progreso que en verdad bien lo necesita.





La comitiva al llegar a Sierra Chica. Foto Carassale Pons

GIRA DE LOS MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS Y GOBIERNO

Con el objeto de visitar Sierra Chica, los ministros de Obras Públicas y Gobierno efectuaron en un tren especial del Ferrocarril Provincial una gira de estudio.

Formaban parte de la comitiva los senadores Casaga, Crovara, Pérez de la Torre, diputados Pratt y Vacarezza, secretario del Ministerio de Gobierno, doctor Roca, gerente y secretario del Ferrocarril Provincial, señores Acosta y Álvarez, oficiales 1.º y 2.º del Ministerio de Obras Públicas, señores Martínez y Woltter, ingenieros Castells, Gorostiaga, Tapia, Soria, Martínez Bisso, Montes, Mieri y Gerardi; ingeniero de la casa, Bromberg y compañía, señor Ricc Weltzer, ingeniero Ancell de la General Electric, señor Eduardo Carassale Pons y Juan Carlos Rocca.

A la llegada del tren, esperaban a los ministros y su comitiva, el jefe de la Explotación, ingeniero Marelli, ingeniero general del establecimiento, señor Juan Carlos Gómez, subdirector señor Juan B. Pereyra, alcalde señor Eusebio Olazabal y los doctores Amado y Guzman Piriz.

Después de cambiados los saludos de práctica, se procedió a recorrer el establecimiento penal, que actualmente cuenta con 595 recluidos. Se observó con detenimiento el trabajo que realizan los 283 penados, distribuidos en la elaboración de caños de cemento, adoquines, en el trabajo de las máquinas trituradoras, causando la mejor impresión una gigantesca máquina, marca Traylor, que hace 200 toneladas de pedregullo a 36 pulgadas por hora, pudiendo rendir hasta 400 toneladas.

Las máquinas y fuerza motriz de todo el establecimiento son accionadas por una usina cuyos motores dan 1200 caballos.

El ministro de Obras Públicas, ingeniero Boatti, se mostró gratamente impresionado a la par que satisfecho de la marcha de estos trabajos, así como también del orden en que estos se desarrollaban.

En Sierras Bayas

Terminada la visita a Sierra Chica, los ministros y comitiva se dirigieron a Sierras Bayas, con el fin de visitar la fábrica de cemento portland.

Fueron recibidos por el señor W. Carey, vicepresidente en Buenos Aires de la Compañía, los señores Edmundo Johansson, superintendente, y A. C. Hillegas, jefe de compras, que componen la Dirección del mencionado establecimiento.

Después de servirse el almuerzo, la comitiva visitó el establecimiento, observando el funcionamiento de las maquinarias productoras de portland.

El señor Carey agradeció la presencia de los ministros y acompañantes y al señor Castro, intendente de Olavarría, que dijo sabía que era sincero en su demostración; brindó por la prosperidad de la provincia de Buenos Aires. Al terminar, fue muy aplaudido.

A continuación hizo uso de la palabra el ministro de Obras Públicas, ingeniero Boatti, quien comenzó diciendo que contestaría con dos palabras a las gentiles del señor Carey. Hizo resaltar el aplauso del Poder Ejecutivo para obras de la naturaleza del portland, que era un producto tan necesario para el país. Brindó por la prosperidad de la compañía y por que el producto fuera más barato para así poder aumentar las construcciones y multiplicar los caminos. Al finalizar su feliz improvisación, fue largamente aplaudido.

A pedido insistente de los comensales, habló el ministro de Gobierno, doctor Siri, manifestando que el pensamiento gubernativo había sido inteligentemente interpretado por su colega y amigo, el ingeniero Boatti. Más adelante dijo que era una necesidad propulsar en el país las industrias que, como el portland, prestan tan importantes beneficios. Terminó haciendo resaltar la grata y sincera acogida, que lo obligaba a su reconocimiento, hecha por el señor Carey. Levantó su copa por la hospitalidad brindada.

Se visitó ampliamente la fábrica que actualmente produce 700 toneladas diarias de portland, que equivale a 15 000 bolsas de 50 kilogramos cada una.

Gratamente impresionados, los ministros y acompañantes se despidieron de las autoridades de la fábrica.

De Sierras Bayas, la comisión se dirigió a Loma Negra, donde fueron recibidos por el señor Alfredo Fortabat, quien atendió gentilmente a los visitantes.

Se recorrieron las instalaciones y se efectuó una experiencia con una muestra de cemento de 28 días, dando por resultado una comprensión de 68 kilos y fracción de 45 kilos, lo que da cuenta de su óptima resistencia.

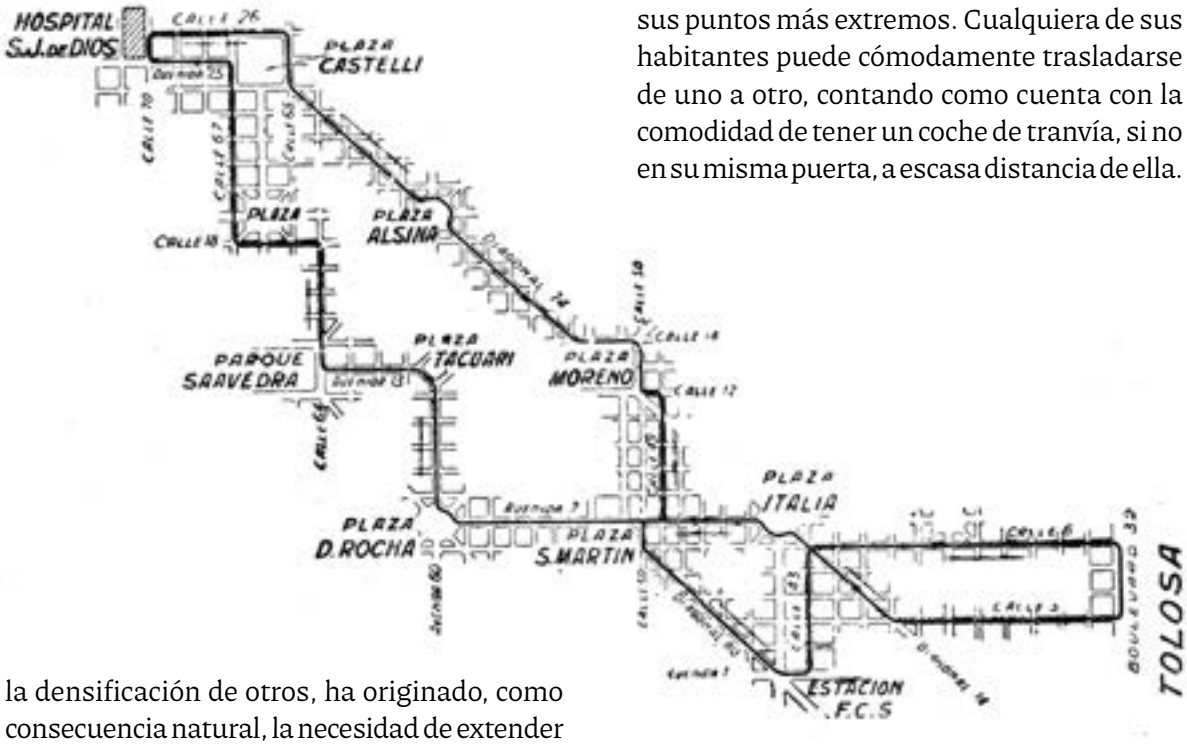
En el local del Centro Social Recreativo, se obsequió con un lunch a los ministros y comitiva, atendiéndolos con toda gentileza.

LOS PROGRESOS DE UNA EMPRESA PLATENSE

NUEVAS LÍNEAS DE TRANVÍA

En estos últimos años La Plata ha experimentado un sensible crecimiento demográfico acerca de cuya proporción aún la estadística no ha dicho la última palabra. La formación de nuevos núcleos de población, y la densificación de otros, ha originado, como consecuencia natural, la necesidad de extender los servicios de transporte interno de pasajeros. Las empresas tranviarias platenses han sabido responder a estar nuevas exigencias, procediendo a la habilitación de nuevas líneas. Con ellas, se han beneficiado barrios y zonas de La Plata que, aun sin ser suburbanas, se sentían poco menos que aislados de la zona principal, sobre todo, en épocas de malas condiciones climáticas que ocasionaban el bloqueo por barro de las calles de dichos barrios.

Hoy día, La Plata cuenta con líneas tranviarias tendidas en todas direcciones y hasta sus puntos más extremos. Cualquiera de sus habitantes puede cómodamente trasladarse de uno a otro, contando como cuenta con la comodidad de tener un coche de tranvía, si no en su misma puerta, a escasa distancia de ella.



Sabido por demás es lo que esto significa para el desarrollo de los vecindarios. Y, además, la influencia que el riel tranviario ejerce sobre el valor de la propiedad en la ciudad. Por manera

que tal servicio público no solo es un factor de estímulo para la circulación humana de la ciudad, sino que también es un decisivo factor económico en cuanto a la riqueza inmobiliaria.

Se ha dicho que el tranvía es un instrumento "colonizador". Y la afirmación es perfectamente razonable por lo ajustada a las demostraciones de la realidad. Facilitando el acceso a los lugares de las principales actividades de la ciudad, el habitante puede solucionar el problema de la vivienda cara o que le exija el pago de un alquiler en desacuerdo con sus entradas mensuales. Así, el barrio suburbano, alejado de la planta fundamental de la ciudad, pero contando con una línea de tranvías de servicios seguros y regulares, verá crecer rápidamente el número de sus vecinos a favor de lo bajo de sus alquileres o del valor de sus terrenos, que pueden inducir a la construcción de la casa propia.

En La Plata, las dos compañías que tienen a su cargo los servicios públicos de los que hablamos han desempeñado una verdadera acción fomentista, habilitando nuevas líneas y mejorando recorridos ya existentes y planeando la construcción de nuevos tendidos. Porque, como el área de la ciudad es extensa, aún hay núcleos de población compactos que reclaman los beneficios del tranvía. Consultando estos anhelos vecinales es que la empresa La Nacional ha proyectado una nueva línea, la número 22, cuyo plan de recorrido ha dado a conocer profusamente luego de elevarlo para su consideración al Concejo Deliberante del cuerpo municipal. Esta línea uniría, en un extenso trayecto, la zona de Tolosa con la aledaña del Hospital San Juan de Dios, circulando con sus rieles importantes plazas de la ciudad. Constituiría, pues, un nuevo factor de progreso edilicio para los barrios que habría de encerrar dentro de su tendido. Entendiéndolo así, es que diversos núcleos vecinales se han interesado por alcanzar los beneficios de la proyectada línea, exteriorizando los deseos de verla prontamente construida y aun proponiendo modificaciones de recorrido conforme a los dictados de sus intereses.

Quiere decir que la construcción de la línea 22 por la empresa La Nacional será una ponderable contribución en el desarrollo de uno de los servicios públicos más importantes de toda ciudad modernamente organizada.





CALLE 7 Y PALACIO DE LA LEGISLATURA



LA CALLE 7

VISTAS DE LA PLATA



LA DIAG. 80

Año III, n.º 16, julio-agosto de 1929



PROMOCIÓN DE LA ARBORICULTURA EN LA PROVINCIA

OBRA DE LA DIRECCIÓN DE AGRICULTURA, GANADERÍA E INDUSTRIAS Y COOPERACIÓN DEL FERROCARRIL PROVINCIAL

La provincia de Buenos Aires, considerada desde el punto de vista de su patrimonio arborícola, no ocupa entre los demás Estados de la República un puesto eminente en la estadística. Por el contrario, es una de las que más bajo índice acusa en tal sentido, a pesar de ser la más dilatada en extensión.

La falta de árboles en bosques o en grandes arboledas es así una de las características acusadas de nuestra provincia. El viajero que desde la ventanilla de un tren observa el paisaje, constantemente llano, ve pasar kilómetros y kilómetros sin que aparezca la masa oscura y reanimadora de un bosque. Y, sin embargo, no es porque la naturaleza de la tierra de nuestra provincia no sea apta para el desarrollo intensivo y extensivo de las plantaciones arborícolas. Sus condiciones son magníficas, fuera de que para cada suerte de terreno hay un árbol indicado para que arraigue con seguridad.

El origen de esta realidad —desagradable de constatar, desde luego— finca en las características del temperamento de nuestro hombre de campo. Propietario o no de la tierra que ocupa, se dedica pura y exclusivamente a una sola clase de actividad rural: o la agricultura o la ganadería. Con ello demuestra escasa inteligencia agraria, poco amor a la tierra y una falta sorprendente de previsión.

Tan interesado está en la formación de bosques el arrendatario como el latifundista. Aquel, por lo que le cuesta la influencia que el árbol, agrupado en masas, ejerce sobre las condiciones climáticas del lugar, modificándolas en forma sensible y siempre para bien de los cultivos o de los ganados. El latifundista, por estas mismas circunstancias, contribuye a fijar durablemente al arrendatario al sitio, por lo que valoriza sus tierras y representa una notable industria en potencia.

Porque es indiscutible que el impulso actual de nuestro país —impulso inicial, desde luego— se dirige hacia la dotación a la economía nacional de un nuevo factor de prosperidad y acrecentamiento, hoy en auge en los países que marchan a la cabeza de la

civilización técnica: la industrialización de la materia prima.

La estadística de las importaciones argentinas señala abultadas cifras en el renglón maderas: millones de kilos, que significan millones de pesos egresados de la circulación doméstica, se traen del exterior para múltiples empleos que van desde el simple embalaje —maderas inferiores— hasta la ebanistería más delicada, maderas finas. Y, sin embargo, tenemos copiosos bosques en Misiones, y en nuestra provincia podríamos tenerlos bien nutridos.

Quiero decir, pues, que el plantar árboles —ya sea para proporcionar abrigo al ganado o mejorar el clima local, o ya para iniciar más tarde una industria maderera— es un verdadero negocio. Negocio que, como todo negocio, requiere espíritu de empresa y paciencia. El hecho de que el árbol no dé tan rápidamente frutos como el cereal, por ejemplo, no puede ser una razón valedera que justifique la inacción en tal sentido por parte del hombre de campo. Fuera de que hay especies de rápido crecimiento, y de que las que emplean veinticinco y más años en evolucionar completamente en su desarrollo biológico, representan una verdadera caja de ahorro para las futuras generaciones de agrarios, ya que tarde o temprano las industrias nacionales que emplean maderas acabarán por emplear materia prima nacional con preferencia. Y lo que decimos de las esencias maderables, puede decirse, adecuadamente, de los frutales: la Argentina importa grandes cantidades de fruta industrializada, no obstante que el mercado consumidor doméstico podría abastarse en buena parte con los productos que el chacarero emprendedor y previsor elaborara empleando la fruta del bosquecillo cercano a sus cultivos o a sus corrales de aves.

*

Todo lo que dejamos apuntado sintéticamente señala un deber patriótico y una conveniencia personal para el hombre de campo, agricultor o ganadero, simple arrendatario o terrateniente. La obra que le corresponde desarrollar en el fomento de la arboricultura al gobierno está cumpliéndose por este con intensidad. En tal sentido, es destacable la actividad de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias. Esta actividad, mantenida con gran entusiasmo por las autoridades y dependencias correspondientes, se explaya en la incitación y el consejo impreso para la plantación de árboles, la atención y evacuación de consultas relacionadas con los cuidados que requieren y, lo más efectivo, la donación de árboles formados en sus viveros y de semillas seleccionadas y controladas. Municipalidades, entidades vecinales de fomento, escuelas, hospitales reciben gratuitamente árboles y semillas con solo solicitarlos. Anualmente, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias realiza en toda la provincia la conmemoración del "Día del Árbol", en el cual el escolar hace práctico, parcialmente, el contenido del famoso consejo que indica a todo hombre que, para ser útil a la sociedad, debe "tener un hijo, escribir un libro y plantar un árbol".

Además, mediante un interesante servicio radiotelefónico y desde un Boletín inteligentemente dirigido, la citada dependencia del Ministerio de Obras Públicas difunde conocimientos de suma importancia para quien se dedica o pudiera dedicarse a la arboricultura. Y llegada la época propicia para las plantaciones, destaca sobre la línea troncal del Ferrocarril Provincial un tren cargado de árboles forestales y frutales provenientes de los viveros y escuelas oficiales. En la actualidad, está corriendo un convoy con plantas del Vivero de Cazón para los distintos terrenos de las zonas influidas por el camino de hierro fiscal.

Son vendidas a precio notablemente más bajos que los que señalan los catálogos de las casas que se dedican al comercio del ramo, y facilitan, deteniéndose en la estación más

cercana, al agricultor su adquisición, conforme a las condiciones de las tierras en que se propone ubicarlas.

Cumple así, con eficiencia la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias su misión fomentadora de la arboricultura. El progreso de esta queda luego librado, como hemos dicho, al buen criterio del particular. El problema tendrá comienzos de solución cuando en la provincia comience a ser una gran industria la explotación de sus productos. Ejemplos son España y Canadá. En la primera, el gobierno está realizando una intensa campaña con el lema "Un árbol por cada habitante", para remediar la pérdida de grandes bosques, invirtiendo muchos millones de pesetas. En la segunda, autoridades y habitantes, concurrentemente, han dotado de magníficas arboledas a los caminos y alrededores de las ciudades.

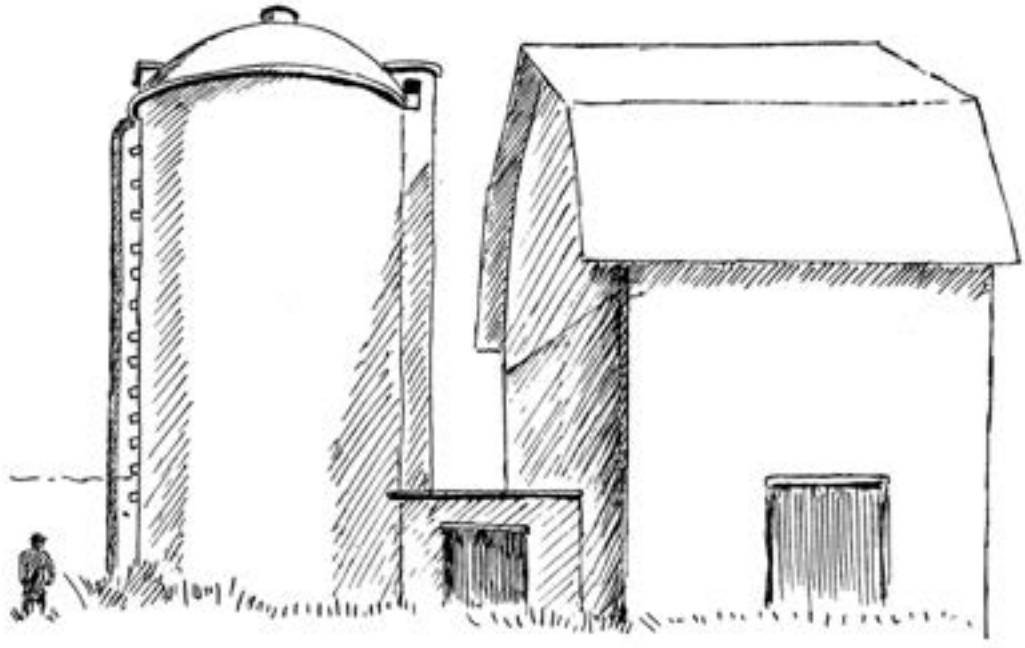
SECCIÓN COLONIZACIÓN

Valor de la Propiedad — Tierras en Venta — Campos en Arrendamiento

La Empresa del FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES pone a disposición de los interesados los servicios de esta sección.

Los propietarios que tengan tierras para vender o arrendar y los colonos que busquen, pueden enviar sus anuncios a esta Revista donde se publicarán gratuitamente.

Las comunicaciones deben dirigirse al Departamento de Explotación Comercial y Tarifas, calle 71 esquina 17 — La Plata.



CRÉDITOS BANCARIOS A LOS AGRICULTORES

CÓMO AFRONTA EL PROBLEMA EL GOBIERNO

Uno de los medios de que dispone el Estado para la defensa del trabajo agrario es el otorgamiento de créditos a los agricultores. Con ocasión de la caída del precio del trigo, este asunto adquirió más aguda actualidad motivando una minuta de comunicación legislativa al gobierno. Respondiendo a ella, el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Hacienda, remitió a la Legislatura un mensaje por el que, tiempos antes de aquella expresión de deseos, el Banco de la Provincia dispuso la concesión de créditos renovables a bajo interés a los agricultores de suficiente responsabilidad material y moral y a los que sin patrimonio escudable pudieran ofrecer garantías personales de relativa solvencia.

El total de préstamos

El total de los préstamos acordados por el Banco a agricultores, hacendados y comerciantes de la provincia asciende a pesos 294 266 918,38 moneda nacional, clasificados en orden a importe y profesión del prestatario en las proporciones del siguiente cuadro: Total de los préstamos agropecuarios: 31 838, por un importe de 133 914 377,42 pesos, o sea el 45,58 por ciento del giro de la sección.

Total de los préstamos a comerciantes y propietarios: 144 481, por un importe de pesos 160 352 540,96, o sea el 54,42 por ciento de todos los descuentos que importan pesos 294 266 918,38 moneda nacional.

Supresión de la mediación

Luego el mensaje destaca el hecho de que los préstamos a los comerciantes y otros gremios de la campaña redundan indirectamente en apreciable proporción a favor de los productores agropecuarios, ante quienes aquellos funcionan prácticamente como subbanqueros, ya sea mediante provisión de mercaderías e implementos y anticipos en efectivo, reconduciendo de tal modo por fuerza de costumbre métodos de circulación de nuestra primitiva economía.

Al Poder Ejecutivo no se le ocultan los inconvenientes de la inveterada mediación que generalmente recarga el costo del producto, por lo que, sin desconocer los beneficiosos aportes que a la actividad rural lleva el honesto comercio de la provincia, arrostrando riesgos "extraños" a su giro natural, admite la conveniencia de suprimirla en miras al interés colectivo.

Concurrencia del Banco de la Nación

Además de los créditos renovables abiertos por el Banco de la Provincia, concurren al fomento agrícola la sección respectiva del Banco de la Nación, que por intermedio de numerosas sucursales ha lanzado un importe de 4 420 600 pesos en préstamos pequeños de bajo interés e igualmente renovables, exclusivamente para agricultores de la provincia, o sea 28,7 por ciento del giro de la sección, la acción de bancos locales y de sucursales de casas bancarias de la Capital Federal; los préstamos de colonización y en efectivo hasta 20 000 pesos, al 5 por ciento de interés del Banco Hipotecario Nacional, la sección hipotecaria del Banco de la Provincia, cuya cartera marca 62 283 350 pesos en efectivo y pesos 155 831 800 en bonos cotizables alrededor de la par y las tarifas reducidas del Ferrocarril Provincial.

El labrador adventicio

El amparo gubernativo y bancario no se ha extendido con igual amplitud a los labradores adventicios o sin arraigo que abordan intrépidamente la labranza sin aptitudes específicas ni recursos materiales y librados al azar de un rendimiento extraordinario, no reparan en los precios locativos ni en la medida de la demanda de los cereales. Clase nómade, menosprecia las mejoras, las explotaciones auxiliares y todo método precaucional en el laboreo, quedando así a merced del favor climático y del auge del producto. Es por ello evidente que la ayuda del crédito no podría alcanzarles sin riesgos perturbadores de la economía general.

El rentismo cómodo y ocioso

Manifiesta luego el mensaje del Poder Ejecutivo que una de las soluciones del completo problema de la agricultura argentina es la divisibilidad del dominio de la tierra, retardada en la provincia por el gran patrimonio que se perpetúa contra las previsiones del derecho hereditario, merced a los estados de indivisión que la familia concierta directamente o mediante transfusión a sociedad anónima circunscripta a los haberes de los herederos.

De tal suerte subsiste el régimen del arrendatario en conjunto de grandes extensiones, sistema grato al ocio y al cómodo rentismo que interpola en cada caso uno o más subarrendadores, partícipes superfluos de la productividad racional perteneciente al propietario, que encarece el costo del producto con detrimento de la retribución del labrador y substrae a la circulación provincial el numerario insumido en consumos internos. Y son los sedentarios de este rentismo los que resisten las leyes de ensanche de ejidos, los que so pretexto de compensar aumentos del impuesto territorial elevan desproporcionalmente los arriendos y concurren después a efervescentes asambleas, erigiéndose en paladines de los intereses agrarios.

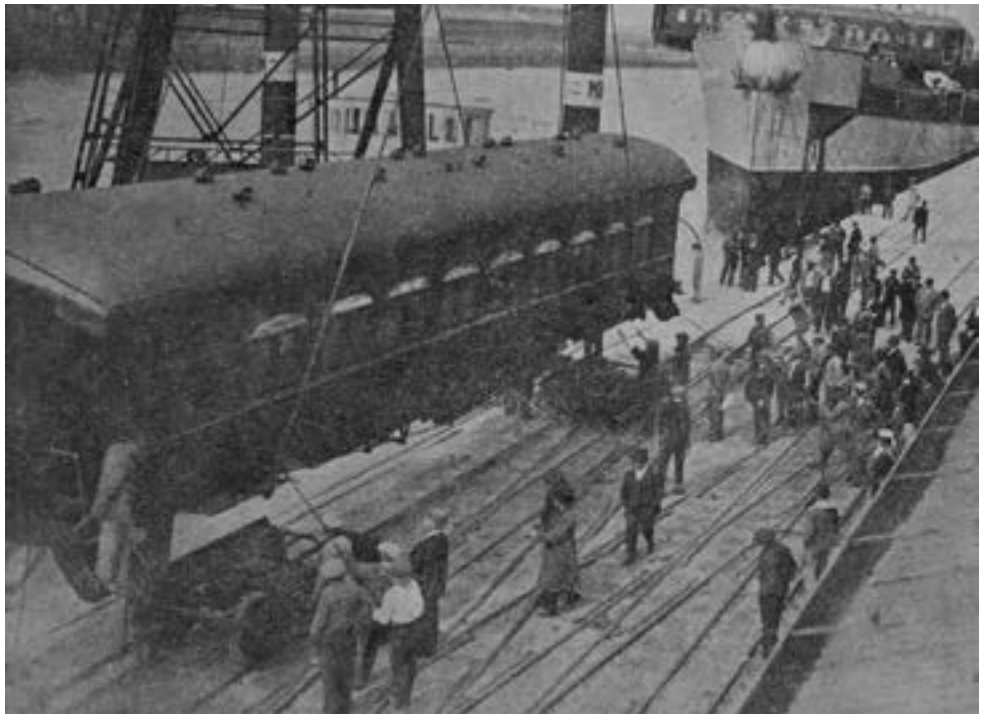
Hacia el agricultor propietario

Aparte de los medios indirectos preconizados por la teoría contra el estancamiento inmobiliario, el Poder Ejecutivo cree que, sin perjuicio de una ley orgánica de colonización de tierras de pan llevar, convendría habilitar al Banco de la Provincia reformando su ley-contrato, para adquirir tierras de esa naturaleza próximas a estaciones ferroviarias o puertos, que revendería con facilidades a agricultores aptos. También propende a la división de la tierra el proyecto del Poder Ejecutivo, sometido a la Legislatura, sobre reforma de la carta orgánica de la Caja Popular de Ahorros en lo pertinente a préstamos hipotecarios con destino a la compra de granjas y pequeñas parcelas.

Elevadores, caminos y exposiciones

Prevalecerán todavía otras causas del malestar agrícola, pero ellas pueden ser prevenidas mediante la iniciada instalación de elevadores de granos generadores del transporte a granel, de la selección en depósito de los cereales y del uso del warrant, con el seguro de la producción, con el fomento de las cooperativas locales y de su confederación, ya amparada por nuestra ley de indemnidad total de impuestos, con la consolidación de los caminos carreteros dispuesta en el proyecto del Poder Ejecutivo a consideración de la Legislatura y con los concursos y exposiciones de productos abiertas periódicamente por el Departamento de Agricultura, que contribuyen al progreso de los métodos de labor, arbitrios que de consuno propenderán a la diminución de coste y riesgo y a los precios remunerativos.





ADQUISICIÓN DE NUEVOS COCHES

En presencia del oficial mayor del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, ingeniero Delio Demaría Massey, y del personal superior, comenzó en el puerto de La Plata a descargarse doce vagones armados construidos en Nueva York, con destino al Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, que fueron conducidos en el vapor noruego Førde Fjord.

De estos doce vagones, seis son coches dormitorios y seis, furgones.

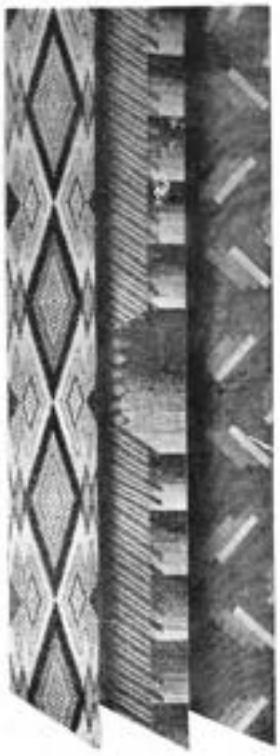
Características particulares del coche dormitorio. — El peso total en vacío es de 36 000 kilogramos y tiene una capacidad para 18 camas, convertibles durante el día en cómodos asientos, dispuestas en 9 camarotes de dos camas cada uno, de los cuales 4 tienen puertas de comunicación interiores, para poder convertirse en camarotes de cuatro camas. Su construcción en la parte exterior es de caoba y su interior de roble finamente barnizado, cielos rasos de cartón comprimidos, lisos; el piso es de goma Spencer Moulton, teniendo lavatorios marca Dayton; calefacción a vapor Westinghouse, con dispositivo especial para agua caliente en los lavatorios. Cada camarote tiene un ventilador eléctrico. El vestíbulo está provisto de fuelles Morton, con puertas de seguridad.

Características de los furgones. — Su peso en vacío es de 30 toneladas, teniendo una capacidad de carga de 20 toneladas. La caja exterior está construida de caoba y su interior de pino de tea y roble, barnizados y pintados, respectivamente; están dotados de un amplio compartimiento para correo, con casilleros y portavalijas, mesas, etcétera. Compartimiento para equipajes equipado con encarrilladoras Alexander, teléfonos portátiles Weston, triciclo Buda, camilla y botiquín de primeros auxilios, caja de caudales y mesa para guardaequipajes.

EL ARTE MODERNO APLICADO A LA INDUSTRIA



ALFOMBRA



TEJIDOS



CIGARRERA



VESTIBULO



ARTEFACTO DE LUZ



PORCELANA

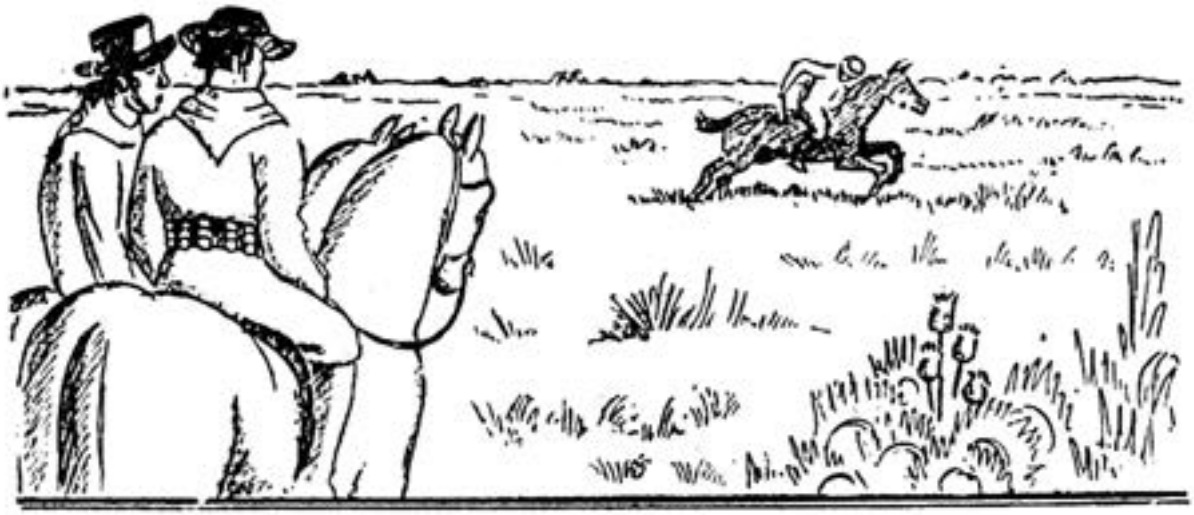


INTERIOR



TEJIDOS

Año III, n.º 17, septiembre-octubre de 1929



NECESIDAD DE QUE EVOLUCIONE LA AGRICULTURA ARGENTINA

POR JOSÉ ERNESTO RIVEROS

Muchas personas juzgan el progreso de nuestra agricultura por el volumen de los productos que se exportan sin entrar a analizar el ambiente agrícola y social en que se producen y los diversos factores que intervienen en su producción.

En rigor, para formarnos un juicio cabal del grado de adelanto que hemos alcanzado en materia de agricultura, debemos empezar por considerar el ambiente agrícola y los varios factores para luego hacer deducciones y establecer comparaciones.

En general, nuestra industria madre, máxime si la comparamos con la de otros países nuevos en la colonización, como la Argentina, se encuentra atrasada, más aun si pretendemos compararla a evoluciones más intensivas, como la granja, en cuya explotación prima la división y propiedad de la tierra y más densidad de población.

Esto no quiere decir que no se progrese, pues año tras año se observa un visible adelanto en la agricultura nacional, pero no en la medida y orientación que debe tener como fuente principal de riqueza del país. En efecto, el reemplazo de las simientes comunes por las de buen origen se está efectuando en forma lenta pero segura; como consecuencia, los rendimientos en cantidad y calidad acusan un aumento notable; en el sistema de cultivo también se han introducido nuevos métodos y en materia de maquinaria agrícola no se escatima esfuerzo a fin de adquirir la más perfeccionada.

En qué consiste el verdadero progreso agrícola

Pero en economía rural, por verdadero progreso agrícola no se entiende solamente el mayor rendimiento de la tierra, sino la suma de capitales fijos que se incorporan, y desde este punto de vista nuestra agricultura se encuentra aún en retardo, pues técnicamente corresponde a un período de agricultura esquilmante o trashumante.

La campaña argentina encuéntrase despoblada y pobre, ya que la riqueza que produce emigra cada año hacia las ciudades, quedando muy poco en la campaña a beneficio de la tierra misma.

En nuestra agricultura solo aumenta el capital circulante, pero no el capital fijo; justamente el progreso agrícola está determinado por la inversión de capitales en casa de habitaciones, gallineros, establos, silos, galpones y otras clases de construcciones indispensables para la explotación racional de las industrias rurales. La misma tierra, que es capital fijo por naturaleza, entre nosotros se transforma en capital circulante debido a la especulación, que le permite tener en breve lapso diversos dueños y arrendatarios.

Dado, pues, el régimen agrario que predomina y el cambio de explotación a que se destina la tierra —hoy agricultura, mañana pastoreo—, las chacras carecen de este género de construcciones. Por cuya razón las habitaciones de los agricultores son construcciones improvisadas o transitorias; la industria del tambo, salvo excepciones, se hace en forma deficiente y el ordeñe de las vacas se efectúa en corrales que están al margen de la higiene; por industria avícola se entiende hacer comúnmente dormir las aves en los árboles y techos de las casas y la maquinaria se conserva por lo general a la intemperie. Esto es si consideramos solo algunas de las actividades más importantes de las chacras que, si fueran a implantar cultivos e industrias más intensivos, la carencia de mejoras y capitales fijos sería aun mayor.

La agricultura argentina es verdaderamente esquilmante

Desde cierto punto de vista, la agricultura argentina, en la forma que ahora se hace, es una industria extractiva por excelencia, muy semejante a la industria minera, pero con la diferencia de que la industria minera explota las riquezas del subsuelo y la agricultura nuestra el suelo, y solo un espesor de veinte centímetros, que es la profundidad a la que penetran los actuales instrumentos de labor; y mientras la primera, extraído el mineral, deja el subsuelo abandonado, en la agricultura, agotada la fertilidad natural, se abandona también el suelo y se pasa a roturar otros campos hasta tanto el suelo ya explotado adquiera por sí solo la perdida fertilidad. Es decir, no preocupa la conservación de la fertilidad. Es una agricultura que progresa en superficie, pero no en profundidad; faltan, pues, las labores de desfonde que permitan utilizar la riqueza del subsuelo a beneficio del suelo o de determinados cultivos que demandan labores profundas, igualmente obras de drenajes, desagües y otras que tiendan a la defensa higiénica del suelo y al buen estado de los cultivos.

Las plantas que actualmente se cultivan, trigo, lino, avena, cebada, alpiste, son esquilmantes; aún no existe la práctica de la rotación agrícola, con la cual se alternan en una fracción de tierra o potrero especies vegetales cuyas raíces penetren a diferentes profundidades y tengan también exigencias alimenticias diferentes. De manera que después de un número de años de cultivo la tierra se vuelve impropia para aquellas especies, pero no para estas, de donde resulta el baldío, la tierra inculta o el barbecho. Y en todo país donde la agricultura se halla adelantada no conviene dejar la tierra en descanso, pues si no se encuentra ocupada con los cultivos principales está siempre cultivada con especies subsidiarias o secundarias que, aunque no proporcionan beneficios directos, contribuyen a acrecentar la fertilidad de la tierra; por consiguiente, entran en la categoría de plantas furtivas o *dérobées*.

Como en su mayoría los agricultores son arrendatarios, y por añadidura la duración legal de los contratos es de solo cuatro años, no les resulta cultivar plantas que duren más de un año en el terreno y con ellas mejorar las condiciones de fertilidad. De ahí que las plantas

que por ahora se cultivan estén comprendidas en el grupo de los esquilmantes.

Las especies vegetales de la categoría de las mejorantes, como la alfalfa, esparceta, sulla y todas las comprendidas en la gran familia de las leguminosas, anuales o perennes que, en rotación con las anteriores, restituyen a la tierra una parte de la fertilidad substraída con las cosechas, muy poco se cultivan.

Con excepción del maíz, tampoco se alternan plantas sarciadas, que con las labores periódicas que exigen contribuyen a mantener limpia de yuyos la tierra y a aumentar la fertilidad.

Necesitamos también modificar la estructura físicomecánica de las tierras, aprovechando las materias orgánicas provenientes de los restos de los cultivos que, si no fueran vehículos para propagar enfermedades criptogámicas, surtirían mejor efecto enterrándolos con el arado que quemándolos. También para enriquecer la tierra se debería recurrir al empleo de abonos verdes: para esto se siembran semillas de plantas leguminosas, las cuales no bien echan las primeras flores se entierran con el arado.

De acuerdo con las últimas investigaciones microbiológicas, el estiércol viene nuevamente a ocupar el puesto preponderante que tenía en la antigüedad como elemento de fertilidad.

Entre nosotros confirman el resultado de estas investigaciones los elevados rendimientos de productos agrícolas que se obtienen en los campos que han estado ocupados con invernadas o con tambos, los cuales aumentan notablemente de fertilidad con las deyecciones líquidas y sólidas del ganado y con los restos de la vegetación que poco a poco se incorpora a la tierra y se descompone mediante los procesos microbiológicos antes nombrados. Con esto no queremos negar la función que desempeñan los abonos químicos en la restitución de la fertilidad, mas creemos que se complementan. Además, en las zonas lluviosas el humus desempeña una función muy importante en la conservación de la humedad.

Desde luego, se evidencia que la explotación de la chacra o del tambo no debe ser unilateral como ahora se hace, sino una verdadera explotación mixta, en la que el ganado es fuente de riqueza y productor de abono. Vale decir, la agricultura produce materia prima: forrajes y granos que el ganado se encarga de transformar en leche, carne, grasa y lana, productos que resultan de menor volumen y mayor valor.

Si consideramos solamente el maíz, tenemos que el cincuenta por ciento se exporta, enviándose una buena parte a los Estados Unidos, de donde nos lo devuelven bajo la forma de huevos. En cambio, en ese país, que produce la mitad del maíz que se cosecha en el mundo, según la estadística, se destina el cuarenta por ciento para engordar cerdos; veinte para alimentar caballos; 15 para alimentar vacas; cuatro para aves; 1,5 para ovejas; 3,5 en la alimentación humana; 5,5 en la alimentación del ganado en las chacras; 6,5 en la molienda; tres para otras aplicaciones y solo el 1,5 del maíz es exportado. Y mientras en los Estados Unidos se engordan anualmente 50 millones de cerdos, alcanza en la Argentina solamente a dos millones.

Para alcanzar esta aspiración necesitamos tener propietarios y no arrendatarios

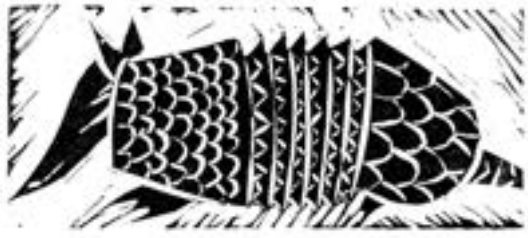
Para evolucionar hacia una agricultura más adelantada, que comprenda la explotación mixta agrícologanadera, necesitamos formar propietarios, disminuyendo el porcentaje elevado de arrendatarios que ahora tenemos. Mientras no existan propietarios no habrá el progreso agrícola que todos anhelamos, primero porque el agricultor arrendatario no incorporará mejoras estables y de valor en una tierra que no le pertenece, y segundo, porque carece de recursos.

La propiedad de la tierra es la única manera de fijar y encariñar el hombre con ella y de encauzar la inmigración hacia la campaña. Actualmente hay una tendencia de los hombres de campo a establecerse en los centros poblados y la inmigración también tiende a quedarse en las ciudades. La única manera de atraer el exceso de población que tienen algunos países es la de ofrecerle a cada ciudadano facilidades para que se haga propietario, empezando, naturalmente, primero por los actuales agricultores que fecundan la tierra con el trabajo.

El problema de la inmigración se nos presenta cada año más difícil, dado que en las naciones que tienen exceso de población hay una seria preocupación por radicarla en sus respectivos territorios o dirigirla a sus colonias.

No podemos pensar aun en la gran industria manufacturera si antes no hacemos desarrollar una agricultura más intensiva, sobre todo porque la anterior industria es una consecuencia de una agricultura adelantada y próspera; de lo contrario, se distraerán todavía más los capitales y la mano de obra de que tanto ha menester la agricultura.

El problema urgente y fundamental para el progreso del país es la población de la campaña; así lo entendieron los precursores de la organización nacional y así también se sostiene hasta nuestros días, pero aun está sin resolverse; razón por la cual no ha alcanzado el desarrollo que debe tener a pesar de la bondad de su clima, fertilidad de sus tierras y extensión de su territorio.





SIGNIFICADO DE UN CAMIÓN LIVIANO PARA EL AGRICULTOR

El éxito de un agricultor depende no solo de la capacidad productiva del campo que cultiva, sino también de la facilidad y rapidez con que pueda enviar sus productos a los mercados de ferrocarril.

El camión liviano viene a resolver el problema de transporte rápido, económico y seguro, pues muchas de las necesidades del hombre de campo en materia de transporte pueden ser llenadas con un camión liviano.

El camión liviano resuelve también el problema de la carestía de brazos: transporta doble carga en la mitad de tiempo que exigen los carros a caballos y evita que una fracción del campo tenga que ser dedicada a pastoreo de los animales de tiro en lugar de ser aprovechada para producir.

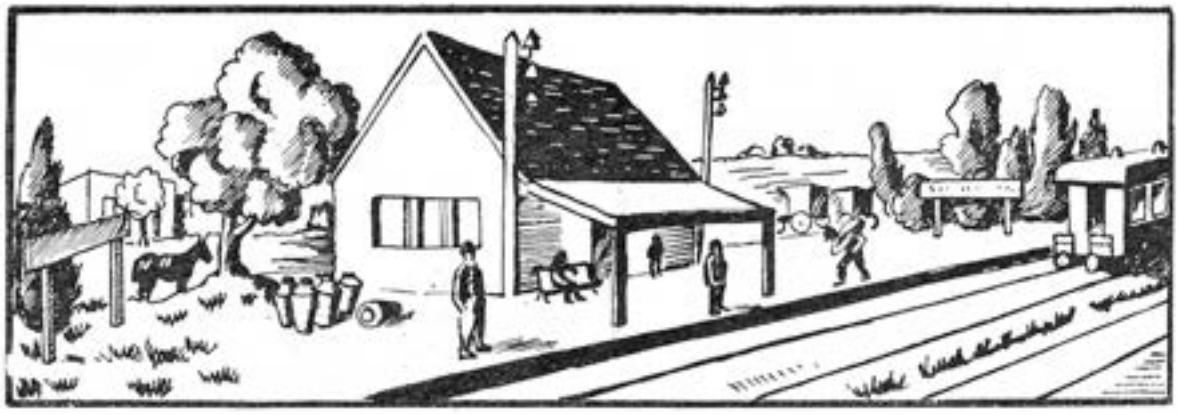
En el campo siempre hay oportunidad para mantener en servicio continuo a un camión liviano. Puede transportar cuadrillas de peones, acarrear bolsas de cereal o "maletas" de espigas de maíz a los galpones o a la troja; puede servir de tractor para llevar arados, sembradoras, rastras, rodillos, segadoras, etcétera, durante las épocas de siembra o de cosecha.

Puede cargar animales pequeños, tales como cerdos u ovejas, y llevarlos a las estaciones y a los mercados de consumo, evitándoles penosas marchas y la consiguiente reducción en peso y estado de los animales.

Hay otros muchos usos que hacen de la compra de un camión una inversión inteligente del dinero.

APELÉN

Vacuna única y doble para todas las especies y contra la mancha.
Pedidos: Instituto Biológico Provincial, 7, 1495, La Plata.
Vacune anualmente sus haciendas.
Distribuidores en la C. Federal: Dorado y Domecq, Av. de Mayo 560, Bs. Aires.



INAUGURACIÓN DEL RAMAL DE PEDRO GAMEN A PEHUAJÓ

(6 DE SEPTIEMBRE)

Con una numerosa comitiva que acompañaba al señor gobernador, al ministro de Obras Públicas, al presidente de la Universidad de La Plata, a varios legisladores nacionales y provinciales y al gerente y secretario del Ferrocarril, partió de la estación La Plata el tren especial formado por los nuevos vagones y máquinas incorporados recientemente al servicio rumbo a la ciudad de Pehuajó.

Al llegar el convoy a la estación de Pehuajó, una gran concurrencia de público vitoreaba, entusiasmada, la llegada del primer tren que inauguraba la línea.

El intendente de la comuna, señor Pedro D. Duhalde, dio la bienvenida, pronunciando conceptuosas palabras para el señor gobernador y su labor de gobierno, entregándole una plaqueta de oro, otra al señor ministro y otra para el señor Manuel R. Alvarado, presidente de la Administración de la Lotería Nacional y gesto principal del ramal inaugurado.

Con una brillante improvisación contestó luego el ministro de Obras Públicas, ingeniero Ernesto C. Boatti, que fue justamente aplaudido por la enorme concurrencia que presenciaba el acto.



La comitiva al llegar a la estación Pedro Gamen

Se refirió al significado de la obra que se inauguraba, que contó con el auspicio de un gobernante surgido del pueblo, hasta el cual llegaba en ese momento para entregarle lo que el pueblo mismo reclamaba como anhelo unánime para su progreso y bienestar colectivo.

Nuestra obra, dijo, es, pues, vuestra aspiración realizada.

El señor ministro, ingeniero Boatti, que era interrumpido frecuentemente con nutridos aplausos, prosiguió su improvisación expresando que el Gobierno había realizado su obra con amplio espíritu nacionalista, inscribiendo una página en la historia del progreso bonaerense, en la que podría estamparse una sola palabra: honestidad.

Luego la enorme columna se puso en marcha acompañando a la comitiva oficial hasta la plaza principal, recorriendo varias calles recientemente pavimentadas con cemento armado, cumpliendo así la inauguración oficial de ese adelanto urbano.

La comitiva se trasladó al edificio construido recientemente para la Comisaría. Después de recorrer las distintas dependencias del edificio, el escribano, señor Donato Ciancio (hijo), dirigió la palabra, agradeciendo al señor gobernador, en nombre del pueblo, la nueva obra que viene a enriquecer la vida de la comuna.

En nombre del Poder Ejecutivo contestó el ingeniero Delio Demaría Massey, declarando inaugurado el primer edificio de una serie en construcción, con fondos de la ley 3941. Esta ley destina cuarenta millones de pesos para construcción de escuelas e institutos de enseñanza y para la construcción y reconstrucción de edificios públicos.



La comitiva dirigiéndose a la Municipalidad de Pehuajó

Finalizado este acto, la comitiva se trasladó hasta la Municipalidad, desde donde se presenció el desfile de los niños de las escuelas, de los miembros de la federación agraria y demás entidades locales.

En el amplio local de la Sociedad Francesa, a mediodía se realizó el almuerzo. Especialmente invitados por las autoridades de la Federación Agraria Argentina, organizadora del acto, asistieron el señor gobernador y las personas de su comitiva, notándose además la presencia de numerosos colones de los pueblos limítrofes y de representantes de las sociedades extranjeras, así como también conocidos vecinos de la localidad.



El edificio de la estación Pehuajó



El pueblo esperando la llegada del tren oficial en la estación

Participaron del banquete más de tres mil quinientos comensales, siendo ofrecido el acto por el señor Esteban Piacenza.

Agradeció el significativo acto el primer magistrado, con un interesante y elocuente discurso, que en el próximo número lo reproduciremos.

Frente a la estación ferroviaria se inauguró poco después el certamen regional de la industria y avicultura, pronunciando en nombre del Gobierno de la Provincia un discurso el ingeniero V. Natta Maglione.

Con motivo de la entrega de los diplomas a los maestros egresados en los años 1927 y 1928, se realizó en el Teatro Español una interesante velada con asistencia del primer magistrado y demás miembros de la comitiva.

Se pasó luego a la Municipalidad, donde se realizó la ceremonia de la colocación de la piedra fundamental del futuro edificio destinado a la comuna.

Bendijo la ceremonia el presbítero Grela Fonte, actuando de padrino el señor gobernador y la señora Paulina C. de Duhalde.



El tren que condujo la comitiva a su llegada a Pehuajó

Luego se realizó un *lunch* de despedida, dando margen a una lucida reunión social.

A pedido de la concurrencia usó de la palabra el presidente de la Universidad de La Plata, doctor Ramón G. Loyarte, y el ministro, ingeniero Ernesto C. Boatti, quienes tradujeron con cálidas frases el sentimiento de íntimo regocijo que les había dispensado la sociedad de Pehuajó.

La comitiva emprendió el viaje de regreso a La Plata a las 21:30.

EL SERVICIO DEL PERSONAL EN NUESTROS TRENES

Nota de felicitaciones del señor gobernador y ministro de Obras Públicas

El tren especial que fue organizado para realizar el viaje de inauguración del ramal a Pehuajó dio motivo a espontáneas manifestaciones de parte de la numerosa comitiva y muy especialmente del señor gobernador y ministro de Obras Públicas, reconociendo el excelente servicio prestado por el personal del tren y las comodidades que ofrece al viajero el nuevo material rodante recientemente incorporado.

En efecto, con la adquisición de los nuevos coches y máquinas, la Gerencia se ha preocupado en enriquecer el servicio del personal de los trenes e impartir a estos las órdenes necesarias, con el fin de que los pasajeros encuentren el mejor confort y atenciones debidas.

En el reciente viaje fue constatada la acción eficiente del gerente del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, señor don Leonardo Acosta, secundado muy eficazmente por su activo secretario, el señor don Juan Álvarez, quienes se encuentran dedicados, inspirados por un sincero nacionalismo, a estudiar los múltiples problemas que se presentan para la mejor explotación de la línea y su mayor desarrollo.

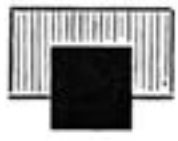
El señor gobernador y ministro de Obras Públicas han querido expresar sus felicitaciones a la Gerencia, con la nota que a continuación reproducimos:

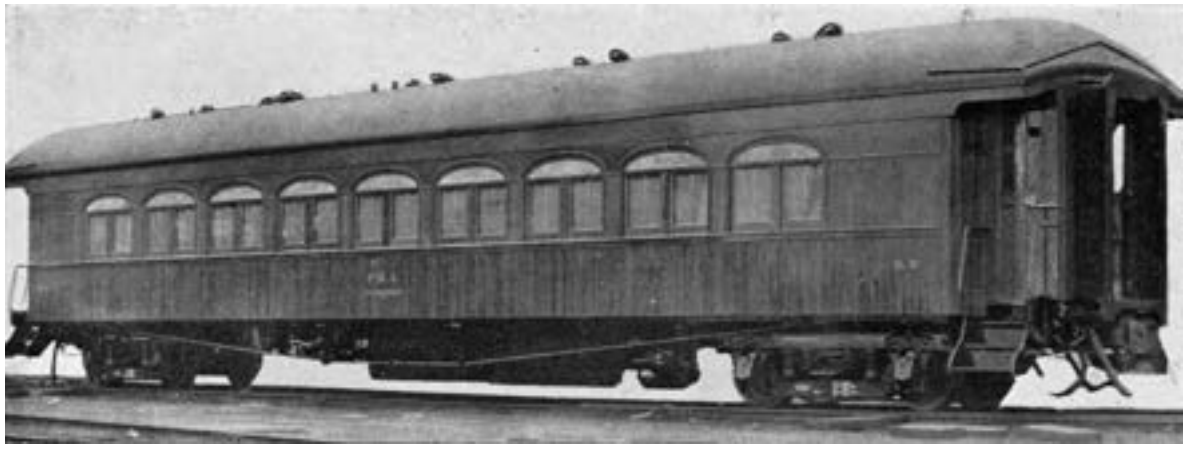
Señor gerente del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, don Leonardo Acosta:

Tengo el agrado de dirigirme al señor gerente, a fin de que se sirva transmitir al personal de tren con que se inaugurara el nuevo ramal de Gamen a Pehuajó las felicitaciones del señor gobernador y las propias, por la corrección y regularidad puesta de manifiesto al efectuar ese servicio, en especial al señor secretario, don Juan Álvarez, cuya dedicación es justo reconocer.

Saludo a usted muy atentamente.

E. C. Boatti





LOS NUEVOS COCHES DORMITORIOS PARA EL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

Estos coches dormitorios tienen capacidad para diez y ocho camas, convertibles durante el día en cómodos asientos, dispuestas en nueve camarotes de dos camas, cada uno de los cuales tienen puertas de comunicación interiores para poder convertirse en camarotes de cuatro camas.



Camarote convertido en un cómodo sillón con su mesa



Camarote con dos camas

Año III, n.º 19, enero-febrero de 1930

LA MUJER COMO FACTOR RURAL

POR LÍA ENCALADA, INGENIERA AGRÓNOMA

En un país esencialmente agrícologanadero como el nuestro, cuya población es ínfima comparada a su extensión, se hace doblemente sensible la inmensa población agrícolofemenina, que cuenta como factor nulo en su acrecentamiento.

Llevarla a ser un factor positivo es obra del progreso, ¿y qué arma tan importante se usará para sacudir su secular letargo? Solo hay una: la educación agricolodoméstica.

Romper los viejos moldes que la encierran en una perpetua infancia. Prepararlas para ser conscientes de su responsabilidad ante la naturaleza de las vidas que les confían y ante la sociedad de los miembros que agrega al núcleo humano, y materialmente hacerles comprender la ayuda que pueden prestar a los suyos, no haciendo trabajos rudos que su delicada naturaleza no resiste, sino aquellos propios para ella, como son los de huerta, jardinería, apicultura, elaboración de manteca, quesos, etcétera, pudiendo constituir fuentes de apreciables ingresos.

Estas actividades no la alejarían del hogar, al cual debe atender preferentemente y hacer de tal forma que él sea la fuerza vivificadora donde los suyos cobren nuevos bríos: limpieza, confort y lumbre hogareña, obrarán este milagro.

Es en vista de esta necesidad imperiosa y con un espíritu realmente patriótico que el agrónomo Tomás Amadeo inició en nuestro país esta enseñanza, llamándola "Hogar Agrícola". Formar maestras del Hogar Agrícola que, animadas de un espíritu apostólico, vayan a abrir nuevos horizontes, a esparcir semillas que, caídas en fértil campo, rindan óptimos frutos para bien de la mujer campesina y del progreso rural.

Esta enseñanza, impartida en cursos temporarios de tres meses, a pesar del escaso tiempo de que disponen, cumplen su cometido dando nociones de horticultura, arboricultora, avicultura, zootecnia, lechería, apicultura, corte y confección, economía doméstica, puericultura, primeros auxilios, orientando los cursos hacia las necesidades regionales; de ahí su éxito, siendo esencialmente prácticos y tratando de que todas las alumnas comprendan y resuman en cuadernos lo explicado y practicado.

Se puede hacer constar los espléndidos resultados obtenidos, las felicitaciones, los pedidos de que se repitan, que acompañan a cada uno de ellos, y el agradecimiento profundo de esas niñas, cuyas palabras no encierran, como ellas quisieran, su reconocimiento hacia sus maestras y directora.

Generalmente, después de cada curso, las alumnas forman sociedades, centros de avicultura, lechería, etcétera, según los elementos con que cuentan, proponiéndose proseguir en sus trabajos, aplicando lo aprendido.

A iniciativa del subdirector general de enseñanza agrícola, ingeniero Luis María del Carril, que desea ver encauzada esta enseñanza hacia fines prácticos, ha establecido en el Ministerio de Agricultura el Hogar Agrícola, donde todas las alumnas de los cursos temporarios, asociaciones derivadas de ellos, podrán recurrir para sus consultas, sus iniciativas,

pudiendo estar seguras de que se les atenderá y ayudará en la medida de sus fuerzas, teniendo en esta entidad un apoyo, que verá con simpatía la prosecución de su obra.

Las escuelas del Hogar Agrícola, fijas, tendrán que venir, ya que es una necesidad que se hace sentir, orientada su enseñanza hacia las necesidades regionales.

Hasta tanto, y aun después, seguirán su acción benéfica los cursos temporarios, llevando hasta las regiones más alejadas, como avanzadas del progreso, la dignificación del hogar argentino. Los puertos de la República y el empleo del camión como medio de transporte



Año III, n.º 19, enero-febrero de 1930



LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA Y EL EMPLEO DEL CAMIÓN COMO MEDIO DE TRANSPORTE

APRECIACIONES CONTENIDAS EN UN ESTUDIO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS

En un extenso y minucioso estudio realizado por la Dirección General de Navegación y Puertos, acerca de la conveniencia de modificar y ampliar las obras actuales de los puertos de la República para permitir el empleo del camión como medio de transporte, sin perjudicar por ello los accesos ferroviarios, se manifiesta que el examen de la estadística del transporte de los cereales por los ferrocarriles permite constatar que en determinadas épocas y circunstancias particulares del mercado de cereales el exportador ha dado preferencia para el embarque de la cosecha a puertos situados a distancia mayor de la que correspondía si se hubiera ajustado a la condición de pagar el flete mínimo por los ferrocarriles.

Los cereales afluyen especialmente a Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca

Estas circunstancias anormales obligan con frecuencia al exportador, para completar cargamentos o bien obtener determinadas clases de productos, a transportar los cereales a puertos más alejados, para conseguir una cotización más favorable a sus intereses. En ese sentido, cabe hacer resaltar la atracción preponderante que han ejercido los puertos de Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca.

Más adelante se afirma en el citado estudio, que es de absoluta necesidad para poder servir las zonas inmediatas a los puertos, considerando que el uso del camión en recorridos no mayores de cincuenta kilómetros ofrecería ventajas evidentes sobre cualquier otro medio de comunicación.

Hoy día puede afirmarse que la distancia en que económicamente puede transportarse la carga por buenos caminos, y compitiendo con el ferrocarril, se aproxima a los cien kilómetros, habiéndose constatado prácticamente en estos últimos tiempos que con cierta frecuencia transporta desde mayores distancias.

Conveniencia de mejorar varios puertos del litoral marítimo y fluvial

En el mapa indicativo de las zonas de afluencia de cada uno de los puertos habilitados para operaciones de ultramar puede comprobarse la importancia de las que corresponden, naturalmente, a los puertos de Santa Fe y Diamante, así como la limitada superficie que podrán atender los de Mar del Plata y Necochea, si se la compara con la de Buenos Aires y Bahía Blanca, siempre en el concepto de que la producción nacional sea transportada siguiendo la ruta donde los fletes ferroviarios resulten más económicos; pero es indiscutible, como se ha dicho, que esas zonas de afluencia podrán modificarse sensiblemente si se dota a estos puertos de mayores facilidades para el atraque de los buques de alto bordo con las instalaciones adecuadas para el almacenaje y el embarque de cereales o frutos del país en general, y se amplían y modifican sus actuales medios de comunicación. De ahí la conveniencia de mejorar y completar varios puertos del litoral marítimo y fluvial, proveyéndolos de los elementos indispensables, las necesidades presentes o las de un porvenir inmediato.

En ese sentido se ha estudiado ya y aprobado por el Poder Ejecutivo de la Nación un plan de obras para los puertos de Mar del Plata, Necochea, Diamante y Concepción del Uruguay, no olvidando, por cierto, las exigencias de los puertos de cabotaje que son terminales de la línea en construcción de los ferrocarriles del Estado, Barranquera, Formosa, La Paz y Concordia.

Los datos recogidos a raíz de la exportación de la cosecha 1928-1929 demuestran la importancia creciente del transporte por carros o camiones, a tal punto que se han producido serias dificultades en algunas implantaciones portuarias, como las de Santa Fe, Rosario y Necochea, donde materialmente tales vehículos abarrotaban las plazoletas o lugares disponibles, llegando a afectar el tráfico ferroviario.

Si se tiene en cuenta que en general la zona contigua a las costas del Atlántico y del Río Paraná, desde Bahía Blanca hasta Santa Fe, excepción hecha de las cuencas de los ríos Salado y San Borombón y de la zona inundable de la provincia de Buenos Aires, es apta para la agricultura, siendo factible dedicarla a cultivos intensivos, puede deducirse para el futuro un acrecentamiento considerable en el empleo del camión o vehículo a tracción mecánica, para transportar la cosecha hasta los puertos más próximos y dado el perfeccionamiento observado en los últimos tiempos en aquellos, es dable pensar, teniendo en cuenta las mejoras a introducirse en los sistemas actuales de vialidad, una mayor economía, y en consecuencia será necesario admitir que las zonas de afluencia de los puertos podrá llegar hasta los cien kilómetros, en cuanto se refiere a este medio de transporte terrestre, distancia que será superada en el lejano sur, o sea, en Comodoro Rivadavia, Deseado, Santa Cruz y Río Gallegos, dado que, como está sucediendo hoy día, la producción de lana de los valles cordilleranos es transportada mediante camiones, y, en muchos casos, prescindiendo de los ferrocarriles en explotación.

Posibilidad de modificar y ampliar las obras portuarias existentes

Es necesario, en consecuencia, estudiar desde ya la posibilidad de modificar y ampliar las obras portuarias existentes, para permitir el empleo de este medio de transporte, sin perjudicar, por ello, en forma alguna la entrada de los sitemas ferroviarios, a los que corresponde darles mayores facilidades, a fin de conseguir que las operaciones de carga y descarga de vagones sean realizadas en un mínimo de tiempo, evitando así las estadías tan perjudiciales, dotando a los puertos de amplias estaciones terminales de carga con la extensión de vías suficientes, elevadores, tinglados, galpones, etcétera, y en cuanto al acceso de camiones,

será indispensable formar amplias calzadas y plazoletas pavimentadas, reservando una longitud de muelles capaz de permitir el atraque directo de tales vehículos a los buques de ultramar.

Las zonas de afluencia de cada uno de los puertos quedarán fundamentalmente modificadas en cuanto se relaciona con el territorio servido por los Ferrocarriles del Estado, Central Argentino y Central Entrerriano, una vez que se hayan terminado de habilitar los nuevos servicios públicos de las líneas en construcción de Córdoba a La Puerta, Barranqueras a Metán, Formosa a Embarcación, Feliciano a La Paz, Federal a Concordia y Diamante a Curuzú Cuatiá, y que comienza a figurar como un factor de mayor importancia el servicio combinado por la vía fluvial, hasta alcanzar los grandes centros de intercambio más próximos a la ruta de ultramar.

Este último sistema de transporte, ya en vías de ejecución, ha dispuesto por el Poder Ejecutivo de la Nación crear en los puertos de Formosa, Barranqueras, Santa Fe, La Paza, Diamante y Concordia estaciones de transbordo y desviar la carga transportada por los ferrocarriles a verdaderos trenes flotantes, aprovechando así las ventajas que ofrecen nuestras vías navegables.

Hay conveniencia en perfeccionar los sistemas de transporte

Los estudios realizados por la Dirección General de Navegación y Puertos demuestran la conveniencia de perfeccionar los sistemas de transporte, procurando en toda forma que la producción nacional llegue a los grandes centros de intercambio, con un mínimo de gastos, recurriendo a modificaciones, complementando el actual trazado de las vías de conducción terrestre para llegar a la ruta fluvial por el camino más corto, o bien combinando ambos medios de comunicación, sin perjuicio de utilizar ampliamente, en cuanto sea posible, técnica y económicamente, diferentes redes camineras, convergentes a los distintos puertos del litoral fluvial y marítimo.

La producción de las zonas de afluencia

Conforme a las estadísticas hechas por la Dirección de Navegación y Puertos, la producción de las distintas zonas de afluencia es la siguiente:

Puerto de Santa Fe: Producción de 101 995 toneladas de trigo, 363 515 toneladas de lino, 262 559 de maíz, exportándose por ese mismo puerto 358 977 toneladas de trigo, 107 188 de maíz y 389 098 toneladas de lino.

Zona de afluencia del Puerto de Rosario: La producción ha sido calculada en 896 072 toneladas de trigo, 5 620 042 toneladas de maíz y 617 214 toneladas de lino, exportándose por el mismo puerto 1174 300 toneladas de trigo, 3 285 404 toneladas de maíz y 533 468 toneladas de lino.

Zona de afluencia del Puerto de Buenos Aires: Ha sido calculada en 1 033 429 toneladas de trigo, 2 057 702 toneladas de maíz y 220 245 toneladas de lino, y se exportaron por el mismo Puerto 863 105 toneladas de trigo, 2 561 752 toneladas de maíz y 302 652 toneladas de lino.

Los renglones principales de la producción de la zona de afluencia al Puerto de Bahía Blanca han sido calculados como sigue: 1 809 863 toneladas de trigo, 368 614 toneladas de avena y 277 175 toneladas de cebada, exportándose del primero de los cereales 1 456 684 toneladas, 470 203 toneladas de avena y 239 757 toneladas de cebada.

Ha sido calculada asimismo la producción de las zonas de afluencia a los puertos de Quequén y Mar del Plata, que arrojan las siguientes cifras: 469 730 y 40 110 toneladas, respectivamente, de trigo; toneladas 89 453 y 5610 de cebada, 52 445 y 18 053 toneladas de maíz.

Año III, n.º 20, marzo de 1930



UN AMPLIO PROGRAMA DE POLÍTICA AGRARIA

DISCURSO PRONUNCIADO EN EL CONGRESO AGRARIO DE BAHÍA BLANCA POR EL DOCTOR MANUEL IBÁÑEZ FROCHAM

Estamos asistiendo al nacimiento de un nuevo derecho: el derecho agrario, ha dicho el doctor Manuel Ibáñez Frocham, delegado del Gobierno provincial al Congreso Agrario celebrado últimamente en Bahía Blanca. Derecho desconocido e inexistente hasta ahora en nuestro país, donde, no obstante su producción casi total depende de la tierra, carecemos de una legislación propiamente agraria. Apenas si tenemos tres o cuatro leyes de esa naturaleza, que además se cumplen a medias.

En el presente discurso que el delegado provincial pronunciara en aquella oportunidad, se trata ampliamente el tema en sus distintas fases. No es necesario destacar el interés que despierta ese estudio ni la real importancia de una tarea encaminada a encauzar inteligentemente las actividades agrarias. El doctor Ibáñez Frocham, que es un joven e inteligente abogado, ha encarado el problema sin devaneos literarios ni declamaciones, estudiándolo en su faz práctica. Y lo ha hecho en forma brillante, como era de esperar, teniendo en cuenta que viene orientando sus investigaciones hacia estas especialidades. Como estudiante, hizo en 1926 su monografía titulada "Cuestiones Agrarias", que fue recomendada a la publicación de la Universidad Nacional de La Plata. En 1927 hizo una recopilación, anotada y concordada, que tituló "Legislación rural de la provincia de Buenos Aires" y cuya edición dispuso el Gobierno. Actualmente prepara un proyecto de Código Rural.

Al referirse a las causas circunstanciales que motivaron la reunión del Congreso Agrario en Bahía Blanca, o sea, la mala situación de los agricultores, dijo el doctor Ibáñez Frocham que tanto el Gobierno nacional como el de la provincia han hecho sentir su influencia ante las instituciones de crédito, para que se otorgue a los colonos las liberalidades que exija y al mismo tiempo permita la situación, con lo que se ha logrado conceder, sin duda, innegables ventajas para que esta rama de la riqueza nacional se consolide más y más en el plano de las realidades prácticas.

Discurso del doctor Manuel Ibáñez Frocham

Hablaré desde esta tribuna para decirles a los agricultores cuál es el pensamiento y la acción del Gobierno de la provincia de Buenos Aires frente a la situación actual de la agricultura. Hablo en su representación, y deseo formular ante todo la advertencia de que al decir "el gobierno" yo no he nombrado a ningún partido político. Quede atrás, pues, toda suspicacia y toda prevención. Y con ello entremos en materia, afirmando también de paso el concepto de que la solución de los diversos y complejos problemas de nuestra agricultura requieren la colaboración de todas las fuerzas actuantes.

Y bien; el año agrícola ha sido malo; se ha malogrado parte de la cosecha fina; en esta zona sur la pérdida ha sido casi total en algunas regiones y en otras total. Este fenómeno se repite con alguna periodicidad. Este fenómeno no puede ser atribuido a una sola causa, sino a muchas y muy complejas. Estos motivos de contratiempo no han surgido ayer. Su origen se remonta al día mismo en que se comenzó a hacer agricultura en el país. La consecuencia más inmediata y más notoria de este fenómeno es que se lesiona, se perjudica la economía nacional, manteniendo en la pobreza o sumiendo en la miseria a los trabajadores de la tierra, fuente la más fecunda de nuestra producción.

Traigo especial encargo del gobernador doctor Vergara de haceros presente que el gobierno de la provincia contempla con la debida atención estos problemas. Y como quiera que la tendencia agraria de un gobierno y en general toda su obra no se traduce con palabras sino con hechos, pasaré a enumerar someramente algunas de las medidas adoptadas, tendientes todas ellas a conjurar esta situación y a prevenirla para el futuro. Lo hago con el propósito confesado de interesaros y de reclamaros, a mi vez, vuestra colaboración.

La conferencia del trigo. — El 31 del actual se reunirá en la Escuela Agrícola de Coronel Vidal un Congreso de Agrónomos, al que asistirán las más autorizadas personas del país, para tratar precisamente del cultivo del trigo en la zona sur de la provincia, en todos sus aspectos. Vosotros intervendréis en él por medio de los delegados de la Federación Agraria Argentina, que entiendo los enviará. Estáis a tiempo, si lo deseáis, para formular cualquier proposición o indicación.

Inspecciones de agrónomos. — A fines de diciembre próximo pasado, el gobierno destacó comisiones de ingenieros agrónomos, para que lo informaran sobre la situación real de la agricultura, en los partidos do Patagones, Puan, Villarino, Adolfo Alsina, Saavedra. Aquí están sus informes, que han sido debidamente considerados.

Registro de contratos agrarios. — Los llevará en adelante la provincia, según lo dispone un reciente decreto del día 3 del corriente mes. Esto se hará en todo el país si el Senado Nacional sanciona el proyecto de reformas a la ley 11170. Tenemos sobre este particular un antecedente en un decreto de la provincia de Santa Fe, disponiendo esa inscripción. Con ello se dará mayor publicidad a esos contratos y se espera que por la sola gravitación de las cosas esto atempere en mucho la situación del arrendatario y sobre todo la del subarrendatario, expuestos hoy sin defensa alguna —lo digo con la clara noción de mi responsabilidad— a los excesos de algunos intermediarios.

Organización de medios arbitrales para prevenir y resolver las cuestiones que se susciten entre arrendatarios y locadores. — El reciente decreto al que acabo de referirme dispone también que se preparen las bases de esa organización. Ignoro qué resultados podrá dar en la práctica esta iniciativa, que la implantó

ATILIO SESSA E HIJOS

FABRICANTES - IMPORTADORES

LA FABRICA DE MUEBLES
MAS IMPORTANTE DE LA
PROV. DE BUENOS AIRES

Calle 58 - 6 y 7
— LA PLATA

—Encargue de la
Administración de
sus Propiedades al

BANCO DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES

Ganará usted tiempo y dinero y
podrá disponer de sus rentas en
cualquier parte del mundo
donde se radique.

CASA MATRIZ: LA PLATA
Avenida Ing. Luis Monteverde 726

CASA CENTRAL: BUENOS AIRES
San Martín 137 y Bmé. Mitre 451 - 457

SALÓN DE ACREDITADOS EN PARÍS
2 Place de L'Opera 2



Los Artículos para Regalos de la

CASA J. PEUSER LDA.
7 esq. 53 U. T. 538

Asocian a lo Práctico, la Belleza.

por primera vez en América la Constitución Federal de México, pero presiento que, a juzgar por nuestros propios antecedentes, ella ha de ser un instrumento eficaz para prevenir y resolver conflictos. Hemos tenido en la provincia implantado de hecho el sistema, pues en los últimos años, como a ustedes les consta, el gobierno ha solucionado múltiples diferencias, actuando como mediador.

De esta manera se asegura la armonía social, garantizando a los unos y a los otros el goce de sus respectivos derechos, ampliamente consagrados por nuestra carta fundamental.

Registro de ofertas y demanda de tierras en venta y en arrendamiento. — Puedo decir aquí con Avellaneda que la tierra en sí misma carece de valor; ella es un instrumento de la producción y su valor está en función de lo que produce. ¿Por qué, pues, muchos agricultores arrendatarios y subarrendatarios pagan por la tierra que trabajan un precio que excede a lo que ella puede producir? Porque hemos carecido de medios reguladores de esa ley económica llamada *de la oferta y la demanda*. El gobierno de la provincia obrará ahora como mediador facilitando el libre juego, creando este registro, que actuará en concordancia con otro análogo establecido recientemente en el Ministerio de Agricultura. Su éxito o fracaso dependerá de la atención que propietarios y arrendatarios presten al registro.

Las bases de un plan de colonización. — Tuvimos en la provincia un ensayo de colonización oficial con la ley de centros agrícolas de 1887, que fracasó y, como otro antecedente, con la última tentativa de un proyecto del exsenador Garralda, que trató la Legislatura en 1923, sin sancionarlo. Ahora el Poder Ejecutivo ha encomendado por el decreto que cité que se preparen las bases de un plan de colonización. No estoy en condiciones de adelantar cuál será él, pero a juzgar por los propios términos del decreto deberá inspirarse en la idea elemental de que es necesario facilitar la subdivisión de la tierra, colocándola al alcance del agricultor que la trabaja. Lo de hoy: facilitar el libre juego de la oferta y la demanda. Aquí un propietario que vende y allí un grupo de colonos técnicos, capaces, solventes, que compran. Sé que este es también vuestro pensamiento expresado aquí hace un año, y es además vuestra propia acción, porque no de otra manera ha procedido la Federación Agraria Argentina al formar sus colonias.

Código Rural. — Rige en la provincia un Código Rural sancionado el año 1865. Con las nuevas prácticas del trabajo rural, ese Código, que fue modelo de otros en su tiempo, cayó en desuso. Ahora el gobierno acaba de encomendarle al que habla el proyecto de un nuevo Código. Trataremos de que ese nuevo cuerpo satisfaga, propulse y estimule las actividades de la vida rural.

Asesoría letrada para los agricultores. — Este es un nuevo servicio que se ha agregado a los otros que presta la Dirección de Agricultura de la Provincia. Asesorará gratuitamente a los colonos y agricultores sobre las cuestiones que se les planteen como consecuencia de sus explotaciones. Esta intervención terminará cuando las partes resuelvan ir a juicio, salvo cuando aún en este caso se requieran los servicios de la Asesoría en calidad de árbitro. Asesorará igualmente sobre todo trámite que deban realizar ante cualquier oficina nacional, provincial o municipal, con motivo de sus explotaciones. Como observaréis, esto está vinculado con los medios arbitrales de que os hablé, como que todas estas iniciativas responden a un plan debidamente meditado y estudiado. Sabed, pues, que tenéis derecho a utilizar esos servicios.

La explotación mixta de la tierra. — Recientemente el gobierno de la provincia ha

dispuesto lo siguiente: la Dirección de Agricultura intensificará en toda forma la propaganda que viene realizando por la explotación mixta de la tierra, con especial dedicación a aquellas zonas de la provincia en las cuales este sistema de trabajo es particularmente impuesto por sus peculiares exigencias y características.

Sabemos bien que, siendo arrendatarios la mayoría de los agricultores argentinos, nuestro régimen de contratación agraria conspira contra la chacra mixta, la explotación racional y el cultivo intensivo. Por eso abrigo la esperanza de que el Senado Nacional sancionará el proyecto de reformas a la ley de arrendamientos agrícolas, que tiene a estudio, por cuanto él significará una saludable transformación en nuestras prácticas. Pero desde ya y de cualquier manera es necesario insistir en que en la chacra mixta y en la explotación racional tiene el agricultor una seria defensa contra las adversidades de la naturaleza.

El crédito agrícola. — Sé que este es el pasaje de mi exposición que más va a interesar a los agricultores que me escuchan, afectados por la crisis. Sé también que este es el punto más difícil que debemos tratar. Sé que los agricultores de Villarino, Patagones, Tornquist, Puan, etcétera, reclaman préstamos en dinero y en semillas, como el único medio para remediar esta situación de emergencia. Sé que la sucursal del Banco de la Nación en Bahía Blanca solamente tiene acordado préstamos a los agricultores de Villarino, por cerca de dos millones de pesos, como consecuencia de haberse perdido allí durante estos tres últimos años íntegramente la cosecha. Sé que para muchos agricultores del sur de la provincia la situación actual es verdaderamente crítica. Por eso mismo debe ser considerada con calma.

Empecemos por recordar que en nuestro país no está organizado aún el crédito agrícola, y que el proyecto del Poder Ejecutivo de creación del Banco Agrario se encuentra también a estudio del Senado Nacional. El crédito agrícola, que no es otra cosa que un aspecto del crédito personal, requiere, sin embargo, una técnica y una organización especial. Se acuerda en condiciones un poco más liberales que el crédito ordinario, pero siempre atendiendo a la solvencia moral y material del prestatario.

Ustedes conocerán casos como estos: agricultores que cultivan cuatrocientas hectáreas de campo, deben al Banco más de ocho mil pesos; tienen dadas en prenda agraria sus herramientas y animales de trabajo; adeudan arrendamientos atrasados; deben además en las casas de comercio; carecen de pastoreo en varias leguas a la redonda, para mantener los animales que les quedan, porque también perdieron parte de ellos a causa de la falta de pasto. Al hablar de préstamos, créditos, anticipos, debe estudiarse zona por zona y luego considerar cada caso individual. Yo espero que ustedes, que van a tratar este asunto con más conocimiento de sus propias necesidades, establezcan claramente sus puntos de vista sobre este particular.

Por mi parte, prestaré toda mi atención a vuestras deliberaciones y llevaré al gobierno que represento su fiel versión. Estad seguros de que vuestras razonables aspiraciones serán atendidas por el gobierno de la provincia, el cual se ha adelantado a los acontecimientos, disponiendo por un reciente decreto: "La Dirección de Agricultura se pondrá a disposición del Banco de la Provincia y demás instituciones oficiales similares, cuyos directorios resuelvan otorgar a los colonos créditos que los habiliten para mantener y para impulsar sus trabajos". Además, acordará facilidades a los arrendatarios de las tierras fiscales de Patagones.

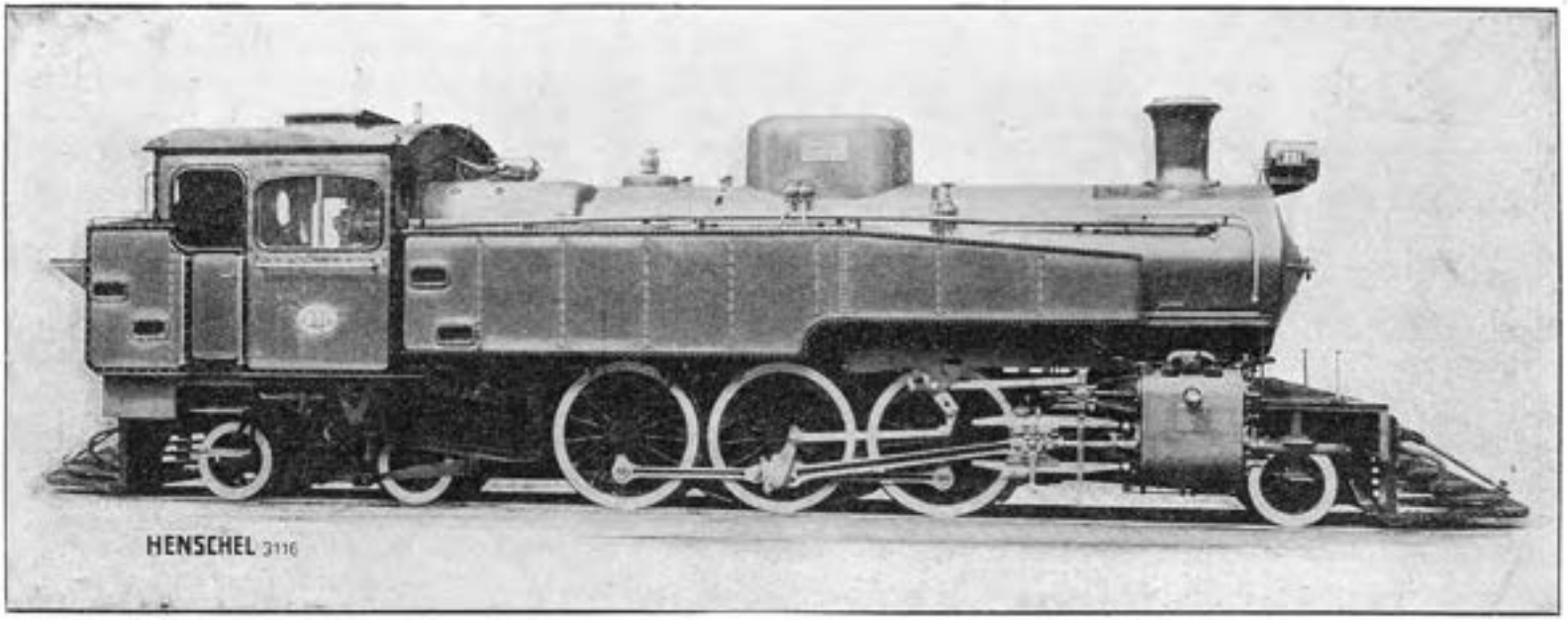
Señores: conocéis ya cuál es el pensamiento y cuál es la acción que en materia agraria viene desarrollando el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. No es necesario decir cómo esa obra se complementa con la construcción de innumerables caminos; con la

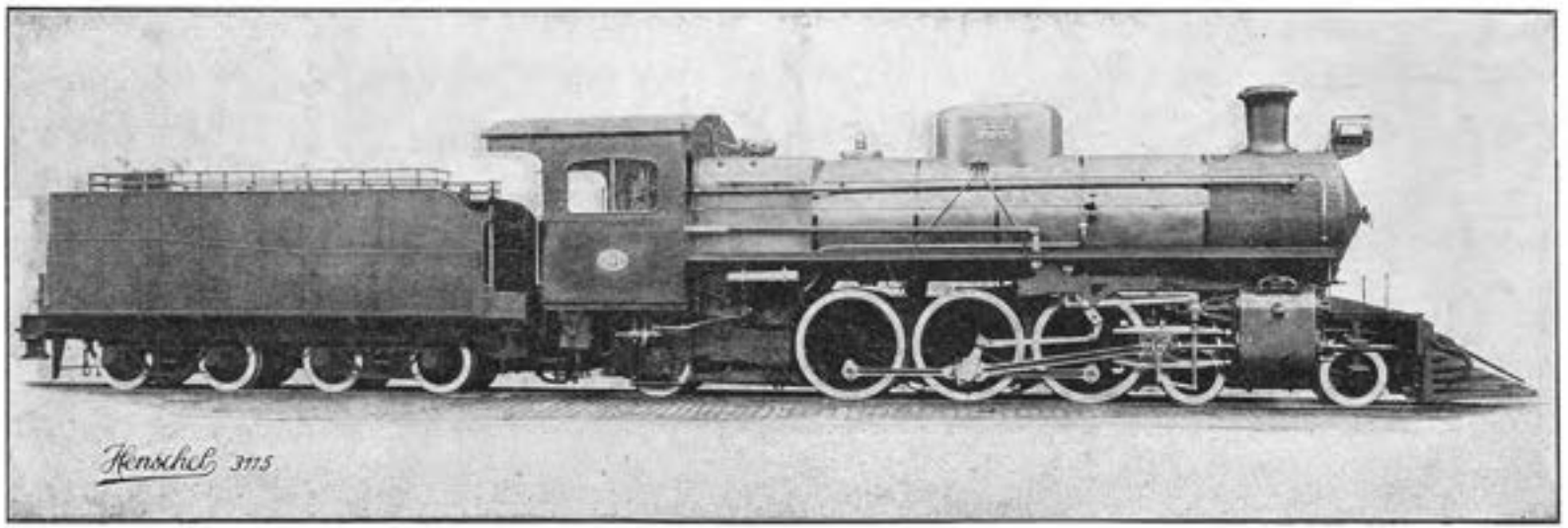
ampliación de la red del Ferrocarril Provincial; con el estudio realizado para la construcción de elevadores de granos en sus estaciones; con los estudios de obras de irrigación para esta zona; y de desagües para la zona inundable; con los concursos y exposiciones agrícolas que diariamente se realizan, etcétera.

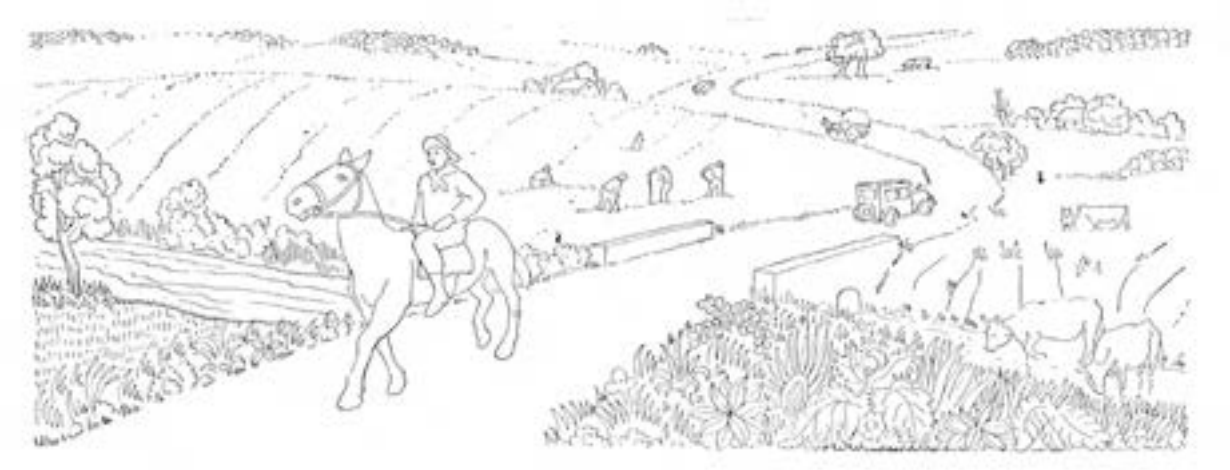
Para el mejor éxito de aquella labor propiamente agraria, reclamo la colaboración de todos, a fin de que sin precipitaciones ni sobresaltos podamos colocar a la agricultura —en lo que se refiere a la producción— en el rango de las industrias sólidas y bien organizadas.

He dicho.




HENSCHEL 3116


Henschel 3115



EL CAMINO AFIRMADO DE MORÓN A LUJÁN

El problema primario en la provincia es la vialidad; su extensión territorial, su llanura próvida, los núcleos urbanos significativos que se han formado y desarrollado en todos los puntos definen el cuadro de sus necesidades.

La facilidad de sus comunicaciones estimula al comercio, nervio de la prosperidad del pueblo. En estos tiempos, sobre todo, en que los medios de comunicación han adquirido un desenvolvimiento extraordinario, asegurar el tráfico, el intercambio regular y cómodo de los productos es una preocupación de los poderes públicos, a la cual dedican sus mayores esfuerzos. Y es lógico que así sea, porque traduce fielmente la comprensión de sus deberes.

El camino afirmado de Morón a Luján es una de las obras de mayor trascendencia que en la ingeniería carretera se ha realizado y se realiza en la provincia. Este camino, cuya calzada es de hormigón armado y cuyas obras fueron iniciadas el 19 de octubre del año 1928, será la continuación del gran afirmado del oeste, que en la actualidad vincula la ciudad de Morón y localidades intermedias a la Capital Federal.

La construcción de este gran camino es una de las obras que señalan apreciablemente la era de intensa vialidad desarrollada en la provincia de Buenos Aires por el actual gobierno.

Es al ingeniero Boatti a quien correspondió completar el estudio del proyecto y llevar a la práctica esta iniciativa tan reclamada por las poblaciones que con ella se benefician, demostrando con la iniciación del camino, a base de hormigón armado, que esta será la gran carretera de beneficios incalculables para la provincia, descontando, además, que servirá de ejemplo promisor a los gobiernos y reparticiones públicas, en el sentido que demostrará que la carretera de hormigón armado es la más eficiente y práctica.

La extensión de este camino, que es de cincuenta kilómetros, representa el mayor esfuerzo realizado hasta el presente en Sud América en este género de obras, y por su característica constructiva puede considerársele como el tipo superior de pavimento de hormigón adaptable a las exigencias del suelo a lo largo de su recorrido, consagrado por lo últimos dictados



Camino Morón a Luján

de la experiencia en Norteamérica, país donde el desarrollo vial ha alcanzado extraordinaria difusión, en mérito a su costo relativamente económico en relación con el de los demás tipos de pavimentos usuales.

Con la construcción de este gran camino, inicia la provincia de Buenos Aires la era moderna de las grandes carreteras con la experiencia más reciente, lo que supone acumular las mayores garantías para asegurar el éxito y la eficiencia de la obra emprendida.

Este camino unirá las localidades de San Antonio de Padua, Ituzaingó, Merlo, Moreno, General Rodríguez y Luján.

En la parte comprendida dentro de la zona urbana de los pueblos, donde el tráfico es más intenso, se ha previsto un ancho de calzada de ocho metros, limitada por cordones, para que aquel pueda desarrollarse sin dificultad.

En la zona rural, el ancho establecido es de seis metros, sin cordones laterales, habiéndose previsto la construcción de una banquina consolidada a ambos lados del camino, con un ancho de dos metros, lo que significa aumentar prácticamente a diez metros el ancho total de la zona que puede ser utilizada por el tráfico.

Con el propósito de ofrecer las mayores seguridades al tráfico, se ha tratado de evitar en lo posible el cruce con la línea del ferrocarril, para lo cual fue necesario realizar expropiaciones a fin de situar convenientemente la traza del camino.



Curva del camino Morón a Luján



Curva del camino Morón a Luján

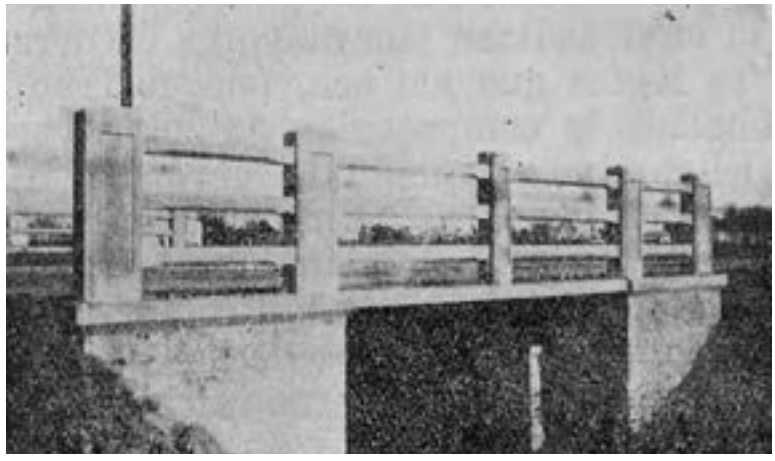
De esta manera se ha logrado mantener solo un cruce a nivel, imposible de evitar, por otra parte, en el pueblo de Merlo.

A los efectos de mayores seguridades para el tráfico, se ha previsto dar a las curvas del camino grandes radios, a fin de que, desarrollándose en la mayor longitud posible, se elimine todo el peligro en el tránsito. En las curvas de pequeños radios, en la parte exterior, ha sido sobreelevada, dándole un mayor ancho a la calzada, en forma tal de eliminar en lo posible los efectos de la fuerza centrípeta.

Siempre con el propósito de dar mayores seguridades al tráfico, se ha dispuesto la construcción de barandas protectoras en los terraplenes elevados; como complemento de todo eso, se procederá al amojonamiento y señalamiento completo de todas las posibles dificultades que pueda ofrecer el camino, en forma tal que ellas puedan ser fácilmente previstas y salvadas.

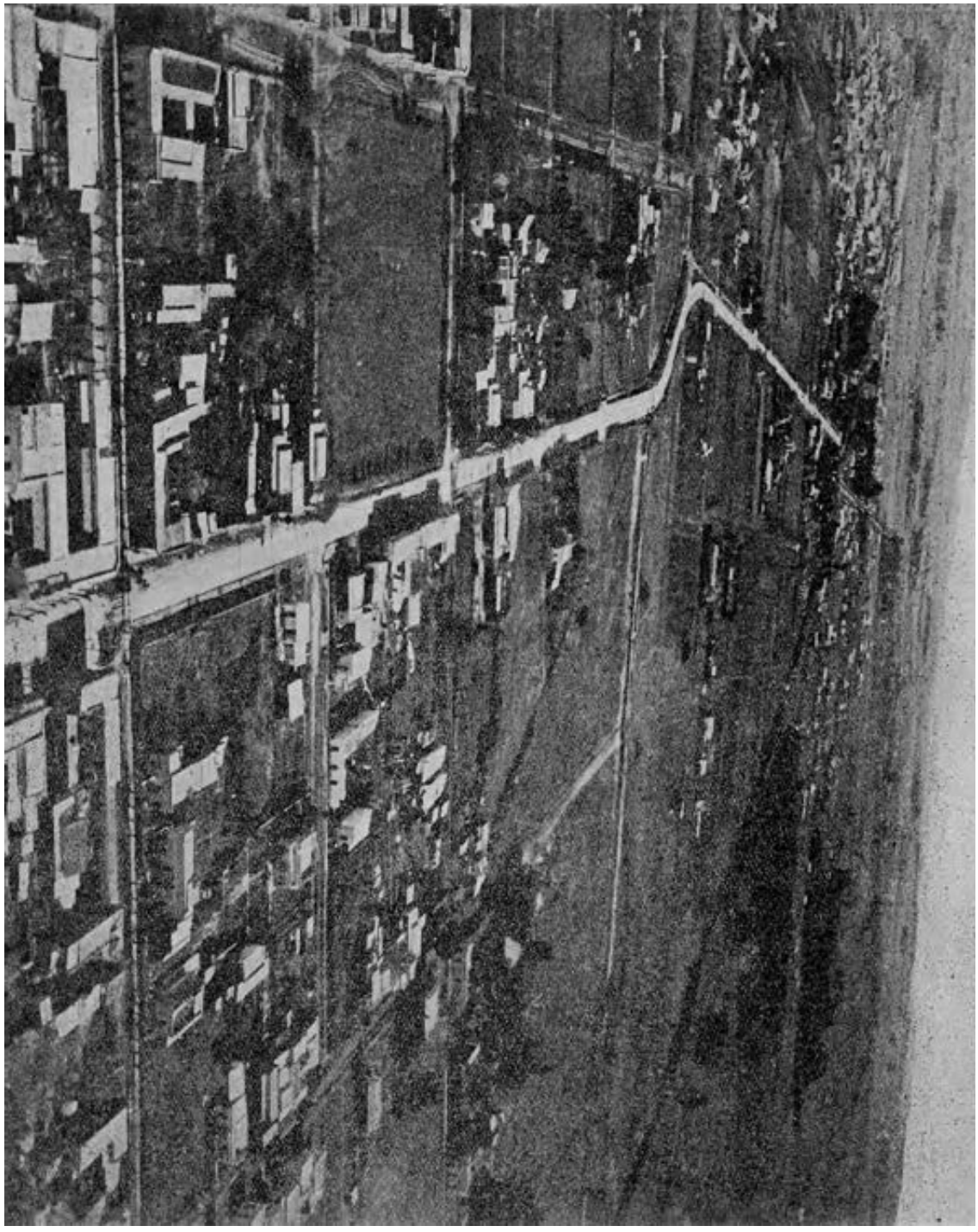
Desde el punto de vista de la técnica de la construcción de esta obra, podemos afirmar que en ella se utiliza el sistema y plantel de maquinarias que satisface las exigencias más modernas a este respecto. Por primera vez se ha empleado en el país un equipo constructivo que no se ha utilizado hasta el presente en ninguna nación de Europa y Sud América, que, eliminando la mano del hombre y substituyéndola por el procedimiento mecánico, asegura una mayor rapidez y perfección en la ejecución de los trabajos.

Como complemento de la construcción del camino, se realizan numerosas obras de arte, que reemplazan las que existen actualmente, con nuevas estructuras en forma tal que respondan a las características generales de la obra. De estas obras de arte pueden y deben citarse especialmente el frente de treinta metros de luz de un solo tramo, construido sobre el río Las Conchas, en el partido de Merlo.



Uno de los puentes del camino Morón a Luján

La construcción de este camino se encuentra en un estado avanzado y ya han sido librados al servicio público varios tramos, y puede asegurarse que para la zona que atraviesa representa grandes mejoras y beneficios incalculables que se reflejarán no solamente bajo el aspecto económico, sino de progreso general.



Vista aérea del camino Morón a Luján

UNA NUEVA EMPRESA

FERROCARRILES ECONÓMICOS Y ELEVADORES DEPIETRI

La situación difícil en que se desarrollan en general nuestras industrias agrícolas, y que se pone más de manifiesto en épocas que periódicamente suelen reproducirse crisis en los mercados de consumo, requieren, como remedio más eficaz, en una de sus fases, la mejora de los medios de transporte, cuya reorganización se impone.

La orientación en las actuales líneas férreas en el centro de la República, que convergen solo a tres puertos, el de la Capital, Bahía Blanca y Rosario, obliga hoy a los productos de zonas vastas y lejanas a recorridos enormes hasta estos puertos, que por su parte ya son incapaces de dar abasto al abarrotamiento que esta orientación ya anticuada les provoca.

La previsión de los gobiernos ha creado los importantes puertos intermediarios: en el sur, el de Necochea, Quequén y Mar del Plata, y está construyendo o ampliando —en el litoral del norte— los de Campana, San Pedro y Ramallo, creando así nuevas puertas de salida y más cercanas a los importantes centros de producción agrícola que se hallan dentro de sus zonas de influencia. Pero la anticuada y equivocada orientación de los ferrocarriles existentes malogra los efectos salvadores que estos puertos pudieran tener, mientras no se les dote de los medios de transporte que faciliten la concurrencia de la producción a ellos en forma directa.

La red ferroviaria de trocha angosta de la empresa Ferrocarriles y Elevadores Depietri acercará a los puertos de San Pedro, Obligado, Ramallo y San Nicolás la producción de la importante zona agrícola, de la cual estos forman sus puertas naturales y más inmediatas de salida.

Esta red se desarrolla en tres secciones:

La primera —sección A— forma una tupida red de seis líneas, con una extensión total de 271 kilómetros, cuyos puntos terminales son los depósitos de los cuales arrancarán los elevadores y cintas transportadoras a instalarse en los cuatro puertos citados, y los importantes centros acopiadores de cereales: Pergamino, Arrecifes, Santa Lucía y Pérez Millán, y beneficiará, por sus recorridos más cortos y facilidades de embarque, toda la zona encerrada por el Río Paraná, entre los puertos de San Nicolás a Campana, por un lado, y, por el otro, por la línea del Ferrocarril Central Argentino Retiro-Pergamino-Rosario, desde más o menos la estación San Antonio de Areco hasta Pergamino.

La producción de esta zona, en su mayor parte maíz, que así se beneficiará por la difusión de estas líneas y su menor recorrido, es de más o menos 600 000 toneladas de cereales anuales.

La segunda —sección B— prolonga este sistema desde la estación de Arrecifes, con una línea transversal de 172 kilómetros de largo que, pasando por los importantes partidos de Salto, Chacabuco, Bragado y Veinticinco de Mayo, llega a empalmar con el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, de igual trocha, en su intersección con el Ferrocarril Midland (igualmente de un metro de trocha) y cuya línea, en su recorrido a los puntos terminales citados, cruza casi verticalmente a todos los ferrocarriles existentes en la parte norte de la provincia de Buenos Aires, o sea, el citado Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, el Ferrocarril Midland, la Compañía General de Ferrocarriles, el Ferrocarril Oeste (en

tres líneas), el Ferrocarril Pacífico (en dos líneas), otra vez la Compañía General de Ferrocarriles, el Ferrocarril Central Argentino (en dos líneas) y el Ferrocarril Central Córdoba; con la ventaja de que todas estas líneas cruzadas desde su intersección con esta nueva línea tienen todavía que recorrer hasta sus puntos terminales en Buenos Aires o Rosario distancias que varían entre 250 a 200 kilómetros; la nueva línea, desde dichos puntos de intersección, tiene un recorrido menor a 100 kilómetros, término medio.

Esta segunda sección, en su extensión desde el empalme con el Ferrocarril Provincial hasta el punto de unión con la sección primera —Estación Arrecifes—, recorre una región agrícola que en su zona de absoluta influencia de esta línea tiene una producción de más o menos 550 000 toneladas anuales, cuya producción se beneficiará notablemente por el menor recorrido que tendrá que efectuar.

La tercera —sección C, en trámite— de una extensión de 156 kilómetros, sale del puerto de San Nicolás y, atravesando y empalmando con el Ferrocarril Central Córdoba, en Estación J. B. Molina y con la Compañía General en Estación General Gelly, cruza las líneas de Ferrocarril Central Argentino, en las Estaciones El Socorro y El Arbolito, y termina empalmando por segunda vez con la Compañía General en la Estación Carabelas, llegando a la vez a las importantes zonas agrícolas de Peyrano y Colón.

La producción de esta zona —también en su mayoría maicera— se beneficiará por su situación estratégica y menor recorrido hasta el puerto, sobre más o menos 600 000 toneladas anuales.

El total que está llamado a transportar este sistema ferroviario, de 600 kilómetros de extensión, es pues, de más o menos 1 750 000 toneladas anuales. Este tonelaje elevado, aparte de la situación estratégica y menor recorrido, se explica por la circunstancia de que el producto predominante en casi toda la zona es el maíz, cuyo rendimiento por hectárea es, como se sabe, más o menos tres veces mayor en tonelaje que el de todos los otros cultivos.

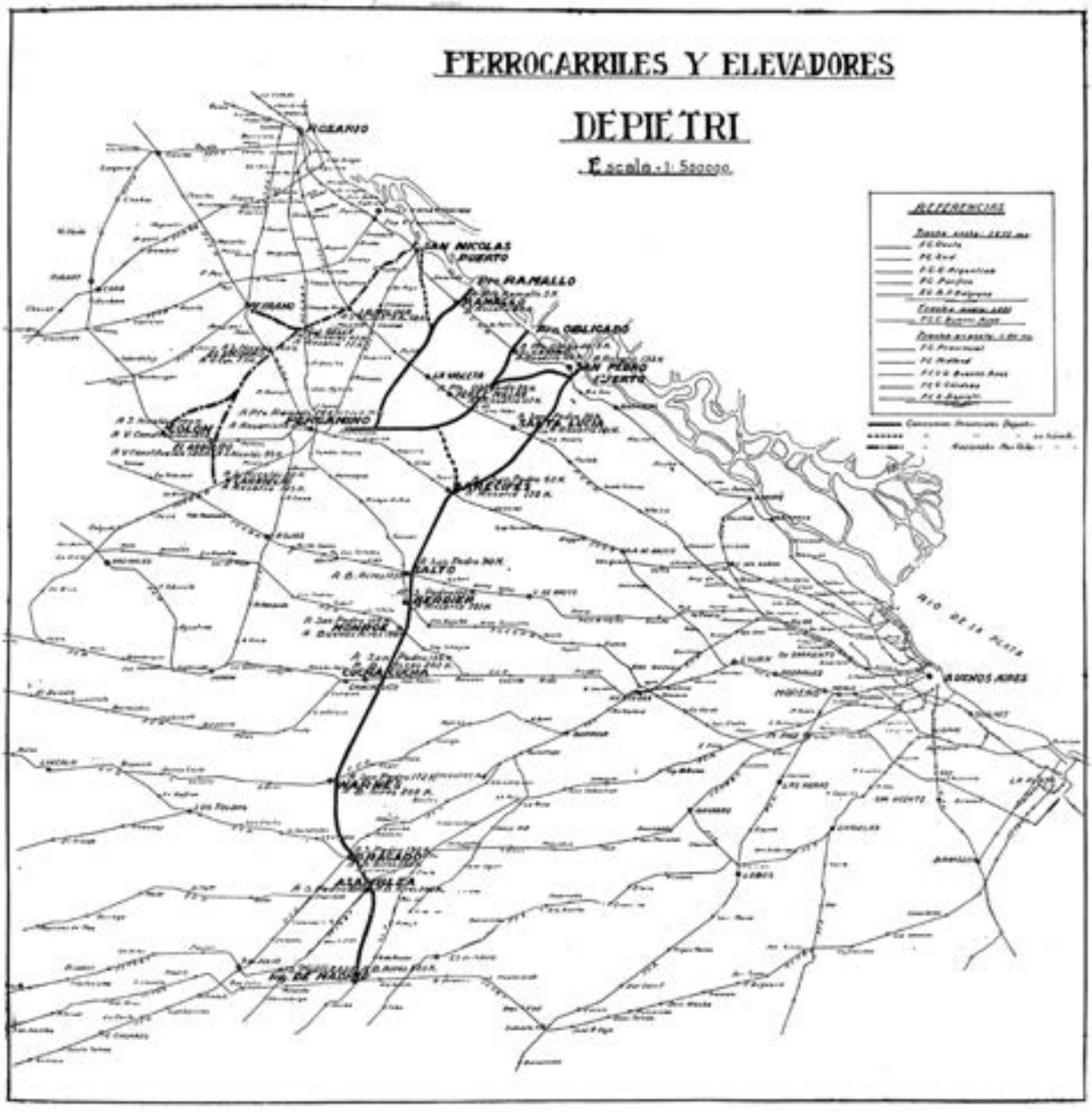
Para manipular este importante tonelaje de cereales —al cual hay que agregar todavía el tonelaje que hoy ya se aporta directamente a los puertos por carros y camiones, en un total de más o menos 200 000 toneladas, o sea, un gran total aproximadamente de 2 000 000 de toneladas— hay disponibles los cuatro puertos citados al principio: San Pedro, Obligado, Ramallo y San Nicolás, además del puerto de cabotaje de Baradero, tributario para la exportación del de San Pedro y el puerto de Campana, donde la empresa igualmente instalará una planta de elevadores. Los primeros cuatro puertos tienen cauces de agua de una profundidad natural entre 25 a 40 pies, teniendo además la ventaja de no tener ya que pasar Barras en dirección al Océano, aparte de Martín García.

El puerto de San Pedro, cuya construcción por el gobierno nacional está bastante adelantada y que aparte del muelle de 100 metros de cabecera, ya existente, va a tener una dársena para vapores de ultramar de 40 pies de profundidad y una capacidad para diez vapores, dispone de un elevador casi terminado, de la nueva empresa, con una capacidad de embarque de 10 000 toneladas diarias, y de recepción, en sus modernos depósitos y silos, de 50 000 toneladas, con instalaciones de secar y clasificar.

El puerto de Obligado, que dispone ya de muelles de embarque y depósitos de regular importancia, es el sitio donde la empresa proyecta la construcción de un importante puerto moderno, indicado para esto por sus aguas muy favorables, y donde igualmente será instalada una importante planta de elevadores y silos.

El puerto de Ramallo ya se halla iniciado en su construcción por el gobierno, y en él la empresa instalará igualmente una planta moderna de elevadores con todos sus anexos.

El puerto de San Nicolás dispone ya de importantes instalaciones de embarque, las cuales igualmente serán ampliadas por la empresa.



No hay duda de que esta nueva red de ferrocarriles, en combinación con las instalaciones de elevadores y silos en los cuatro puertos citados que funcionarán en su capacidad total dentro de un plazo de dos o tres años, está llamado a producir un completo cambio en la actual organización y orientación de los transportes en esta importante parte de la provincia de Buenos Aires, que es a la vez la más importante de cereales de la República. Su producción, por la mayor facilidad de carga y el aceleramiento de sus tierras a sus puertos naturales, se beneficiará en muchos millones de pesos anuales, lo que como consecuencia lógica e inmediata ha de traer, seguramente, una mayor intensificación del cultivo.

INAUGURACIÓN DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL

El 23 de abril se efectuó la inauguración oficial de los nuevos talleres del Ferrocarril Provincial, ceremonia que se vio revestida de significativas proporciones, en cuanto pudo demostrarse ante las autoridades y visitantes la importancia y eficiencia de los mencionados talleres.

El señor gobernador, acompañado de sus ministros, del gerente del Ferrocarril Provincial y secretario y numerosa comitiva, se trasladó a uno de los amplios galpones que había sido preparado para la ceremonia.

Ocupó la tribuna el ministro de Gobierno, a cargo también de la cartera de Obras Públicas y en nombre del Poder Ejecutivo recibió las obras pronunciando un discurso que a continuación publicamos.



El gobernador, comitiva y público asistente a la inauguración

"Ayer nomás nos congregábamos en este mismo sitio, llenos de animación y entusiasmo, para colocar la piedra sillar de las grandes fundaciones y, fresca aún la tinta del acta bautismal, asistimos emocionados a esta fiesta consagratoria celebrando jubilosos la realización de un amplio y luminoso pensamiento gubernativo.

Hemos conseguido armonizar perfectamente —dijo más adelante— el interés privado de los constructores con la defensa de las necesidades públicas tuteladas por el ejecutivo, sin que el más leve rozamiento ni la más ligera diferencia haya entorpecido la magna tarea emprendida, comprobando una vez más la facilidad que existe en vincular estos dos grandes factores de la prosperidad general cuando se procede con generosidad y patriotismo. Los gobiernos se hacen, como dijera un gran pensador argentino, con los recursos colectivos, con la opinión pública, bajo el impulso de todas las fuerzas sociales".

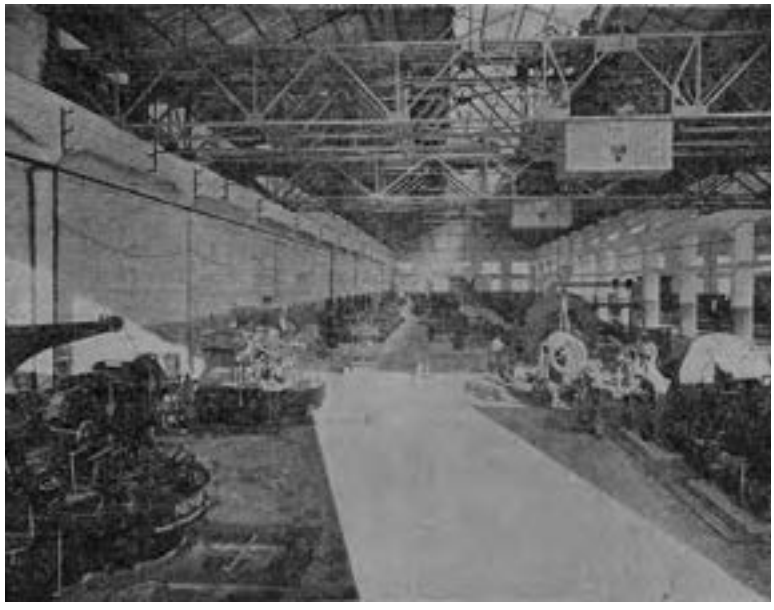
"Por ello el gobernador de Buenos Aires, con la visión de un mandatario moderno, los ha sentido ampliamente en obras de utilidad común, interpretando las necesidades del presente sin descuidar las conveniencias del porvenir.

Vémosle así modificar en la práctica el conocido pensamiento de Alberdi 'gobernar es poblar' transformándolo en otro que me atrevería a sintetizar en este aforismo: 'gobernar es crear'. Y porque gobernar es crear, no basta que los derechos ciudadanos se ejerciten bajo el amparo que acuerdan las leyes celosamente custodiadas por las autoridades gubernativas; no basta

que la administración pública se halle al día por el pago exacto y puntual de las obligaciones exigibles, dado que ello comporta el cumplimiento de un deber moral y corriente de todo poder público que se estime; para gobernar una sociedad moderna es necesario plantear las cuestiones que se presentan, estudiarlas y resolverlas creando los organismos que deben satisfacer esa necesidad".

"Vemos así realizada en la práctica —agregó— las promesas que el gobernante hiciera en su discurso del programa de gobierno sembrando de edificios escolares todo el territorio de la provincia; vemos extender la red vial que lo cruza substituyendo al anacrónico camino de tierra abovedada, con la piedra y el cemento que aseguran el rápido transporte de los productos que integran su economía y que lo acercan con escaso costo a las zonas consumidoras; vemos surgir nuevas instituciones de asistencia social y hospitalarias destinadas a curar los males que afligen a los habitantes y vemos lo que más vale, señores: el sentido de la previsión traducido en la instalación de obras domiciliarias que terminarán para siempre con el fantasma de las enfermedades infecciosas, contribuyendo así a que sea una verdad el proverbio latino *salus populi suprema lex esto*. Y finalmente, inspirado en tan elevados propósitos, vemos surgir como por arte de encantamiento estos magníficos talleres en lo que fuera un páramo fiscal, abandonado e inculto. La circunstancia accidental de desempeñar transitoriamente la cartera de Obras Públicas y el hecho de no haber participado directamente en el proyecto inicial me permiten sin halago y sin lisonja expresar toda mi admiración por esta obra, rindiendo este homenaje al gobernador de la provincia, próximo a reintegrarse a las filas del pueblo como ciudadano, y a su digno colaborador, el ingeniero Boatti, a quien sus merecimientos le han confiado la representación de Buenos Aires en el Congreso Nacional.

En menos de un año se ha levantado sobre un terreno de trescientos veinte mil metros cuadrados, que permite todas las ampliaciones que el porvenir aconseje, once talleres, nueve almacenes y una poderosa usina eléctrica, sin contar con la casa de administración, casa social, y oficina de almacenes, que integran una superficie cubierta de treinta mil metros cuadrados.



Vista interior de uno de los galpones de máquinas

Cierto es que la obra primitiva presupuesta en pesos 4 763 142,67 moneda nacional fue ampliada posteriormente con otras complementarias que importan pesos 778 644,83 que integran la suma definitiva de pesos 5 541787,60; pero no es menos exacto que ella constituye el taller más moderno y completo, no solo del país, sino de todo el continente sudamericano.

Queremos colocar al Ferrocarril Provincial —dijo más adelante— en un exacto pie de igualdad con las

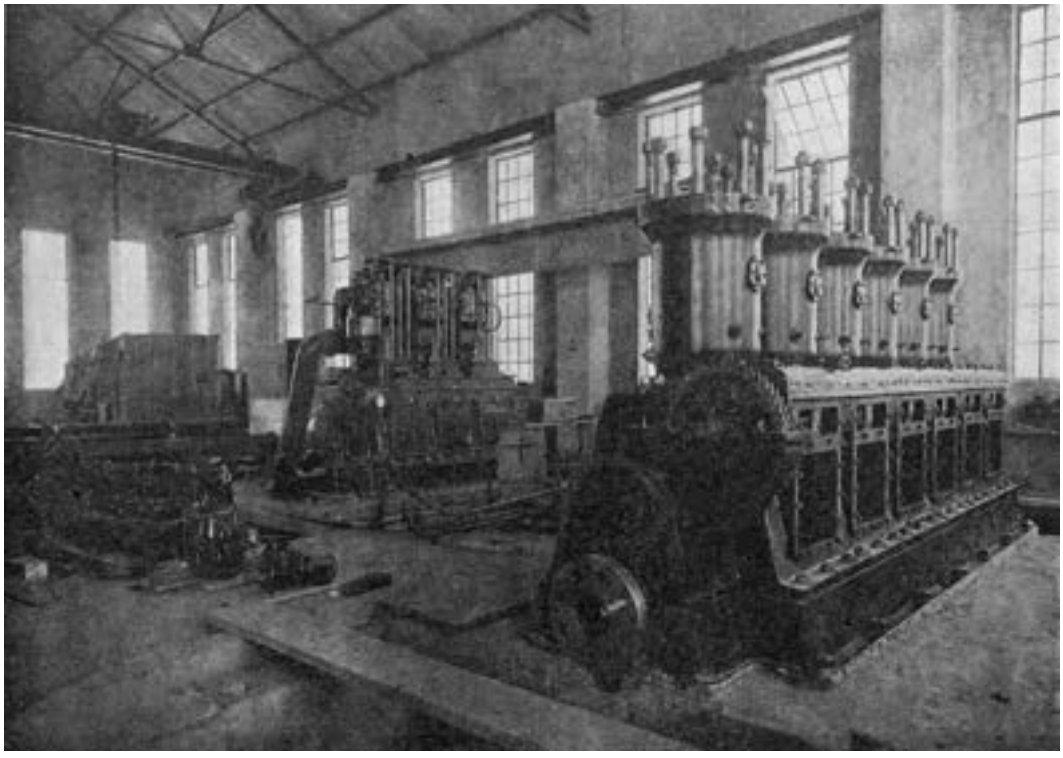
empresas privadas, cuyos capitales tanto han contribuido a su engrandecimiento y poderío. Sabemos que la situación económica de un pueblo no se soluciona artificialmente con medidas de emergencia, pero no ignoramos que los poderes públicos contribuyen a remediarla encauzando todos los recursos particulares o del Estado por la de la ancha senda impulsora de su progreso.

Al declarar oficialmente inaugurados los talleres del Ferrocarril Provincial —terminó diciendo el doctor Siri— quisiera que grabáramos al frente de su portal de ingreso estas palabras de Nicolás Avellaneda: 'Nada hay perdido cuando queda en pie un pueblo que trabaja'. Que así sea, para bien de la Nación y para que Buenos Aires ocupe siempre el lugar que le acuerda su larga trayectoria de riqueza, laboriosidad y honor".

Acallados los aplausos que siguieron al discurso del doctor Siri, la banda de música del cuerpo de bomberos tocó el Himno Nacional y de inmediato se inició la gira de inspección por las distintas dependencias y secciones en que están divididos. El mecanismo, complejísimo en sus distintos aspectos, dio los más óptimos resultados. El personal de la empresa constructora puso en movimiento todas las máquinas y todo, como lo decimos, se realizó sin tropiezo. El gobernador se interesó por conocer hasta los últimos detalles y la concurrencia multiplicóse en elogios y no ocultó la admiración ante esos talleres que, como lo dijo el ministro de gobierno en su discurso, serán de una importancia tal que no tienen igual en el continente sudamericano.

Terminada la gira, el gobernador de la provincia, su comitiva oficial e invitados especiales fueron obsequiados con un *lunch*.





Nuevos talleres del Ferrocarril Provincial. Usina eléctrica



Nuevos talleres del Ferrocarril Provincial. Herrería. Martinetes a aire, en montaje



Nuevos talleres del Ferrocarril Provincial. Casa para la administración



Nuevos talleres del Ferrocarril Provincial. Interior de una de las secciones



El puesto



Los corrales

EL PINTOR FAUSTO MAZZUCHELLI

FAUSTO Mazzuchelli, joven pintor platense que en breve expondrá sus obras al público, realiza su pintura impresionándose en el ambiente campestre, de donde sabe extraer con delicada pureza la esencia emotiva del campo criollo.

Atrae su atención el recuerdo colonial, que logra evocar en sus acuarelas. Las antiguas estancias, con sus casonas viejas, de techo de tejas y rejas coloniales, son motivos que le seducen y le inspiran composiciones muy apreciables.

Bien compuestos los motivos, correcto su dibujo y su color bien valorizado, unido a la poesía natural del paisaje, nos brinda un conjunto armonioso.

La pintura de Mazzuchelli tiene por base un dibujo firme, ceñido, enfocado hacia la búsqueda del carácter.



Rancho florido



La reja

Año III, n.º 22, junio-julio de 1930



MEDIOS PARA PRODUCIR BARATO

POR CONRADO MARTÍN UZAL

Es general el lamento de los agricultores trigueros del país con respecto al poco o ningún beneficio que les deja ese cultivo. Como es el que ocupa el 32 por ciento del área total sembrada, no tiene una importancia capital para la economía del país.

La causa de este fenómeno estriba, principalmente, en el imperio de la rutina, pues se siguen los mismos medios que cuando se comenzó a conquistar el desierto con el arado. Los agricultores no tienen toda la culpa, pues bastante inteligentes y capaces son en su mayoría, sino que muchos de los factores les son contrarios, comenzando por algunos terratenientes que les hacen contratos que en realidad conspiran contra sus propios intereses.

Otra causa fundamental también, y que no depende por el momento de la buena o mala voluntad de los cultivadores de la tierra, radica en que para la fijación de los precios de sus trigos no intervienen en nada, dado que en las instituciones particulares en que ello se realiza no existen agricultores de verdad que con sus brazos y familia cultiven el suelo.

Tampoco es cierto que en la fijación de esos precios influya la ley económica de la oferta y la demanda, pues las operaciones cerealeras se hallan en pocas manos que monopolizan su comercio interno y externo. Los precios europeos no pueden servir de comparación, puesto que los trigos del otro hemisferio son de poco peso hectolítrico, llegando apenas a 76 kilogramos por hectólitro, cuando los nuestros suelen pasar de 80 con mucha frecuencia. Aun cuando ese peso nada signifique con respecto a la calidad del grano, es la norma universal por el momento y valen más los trigos cuanto más pesados.

Recientemente y a raíz de la intervención directa del Poder Ejecutivo Nacional, se ven en los diarios argentinos cotizaciones de los trigos Rosafé y Baruso, que son las designaciones con que se conocen los tipos de exportación argentina. Este hecho auspicioso indica la iniciación de una nueva era para el productor argentino, si es que persiste en la acción.

Además, en Europa, que es el mercado de nuestros granos, nadie conoce su procedencia, dado que los cargamentos salen del país "A órdenes"; es decir, sin rumbo definido. Suele conocerse en Francia como trigo del Río de la Plata una mezcla de excelentes granos mezclados con el 10 por ciento de basura, porque esta es la tolerancia que se admite. A veces, el fraude es más inocente, y ese 10 por ciento es de avena, cuando vale la mitad del trigo.

Ahora bien: mientras estas cosas se arreglan con la futura unión de los productores, imitando a los canadienses y norteamericanos, que también padecieron estos males, algo hay

que hacer para sacar siquiera sea un beneficio modesto del cultivo del trigo.

Los medios a que puede apelarse para conseguirlo, tendientes a abaratar la producción, son los siguientes:

a) Arrendamiento barato, para lo cual se han de formar cooperativas de arrendamiento entre los productores de cada zona. La sociedad arrienda por quince años una gran superficie y la subdivide entre sus asociados. Para esto no hay nada que gastar ni exponer capital. Los agrónomos regionales indicarán la forma cómo puede hacerse y guiarán a los colonos en la formación de las cooperativas.

Más tarde, ayudados por intermedio del Banco Hipotecario Nacional, podrán adquirir la tierra que ocupan u otras vecinas, cuyos propietarios las vendan con ese objeto.

b) Semilla seleccionada y de *pedigrée*. Por lo general, el terrateniente se lleva el mejor grano como pago del arrendamiento y cuando es por dinero el colono vende la mejor porque obtiene mejor precio. Ambos conspiran contra sus intereses. Hay que sembrar el mejor grano para obtener mejor cosecha.

Los granos de *pedigrée* producen cosechas dobles que los granos comunes. El chacarero, con poco gasto, puede comprar todos los años una, dos o tres bolsas de grano puro, adecuado a su zona, y hacerse la semilla para la totalidad de su chacra, todos los años.

c) Buena preparación de la tierra. Por lo general se ara mal y fuera de oportunidad. Hay que comenzar por levantar el rastrojo, arando liviano tan pronto como se cosecha. Los yuyos se destruyen y las lluvias penetran y humedecen la tierra y la preparan para el otoño, facilitando las aradas profundas aunque haya sequía. Las aradas posteriores destruyen también la maleza.

A veces el colono no puede hacer esto porque el terrateniente se ha reservado el pastoreo de los rastrojos, con lo que conspira, a la vez, contra sus intereses y los del arrendatario y, por ende, contra los del país en general.

En los contratos se debe establecer una cláusula que obligue al agricultor a tener un potrero alfalfado o sembrado con forrajes para su caballada, así está siempre lista para el trabajo y no como sucede actualmente, que cuando se necesitan no hay caballos.

d) Abonos. Ha llegado el momento de agregar a la tierra lo que le falta para producir buenas cosechas. En Europa, el trigo produce por hectárea 4000 kilos, como término medio, por los abonos que se le agregan. Los rendimientos dan siempre ganancias por la cantidad que se recoge y compensan con creces los gastos realizados.

Entre nosotros las tierras carecen de muchos elementos primordiales, como la cal, el ázoe y la potasa, que son indispensables para una buena producción.

Una mezcla de cianamida de calcio y otros abonos para trigo cuesta 50 pesos por hectárea, más o menos y el resultado de esta aplicación será una cosecha doble de la actual, que costeará el precio del abono con creces.

Lo que se opone a esta práctica tan saludable es la falta de capital de los cultivadores de la tierra en el país para adquirir los elementos indispensables para el buen cultivo. Es creencia general que basta con los arados y útiles de labranza, la semilla y el trabajo del hombre. Después Dios proveerá.

Las sociedades coperativas, las rurales, etcétera, deberán arbitrar los medios para que nuestros chacareros incorporen a sus prácticas normales el empleo de abonos en bien de la economía agraria de la Nación.

e) Siembras mezcladas. En una de mis colaboraciones anteriores he tratado este tópico en detalle, así como en varias otras, todos los que comprenden la presente, de manera que el detalle está aquí de más.

Las siembras mezcladas consisten en sembrar, por ejemplo, 30 kilos de lino y 40 de trigo por hectárea de terreno, lo que dará una cosecha doble de grano mezclado. Si en la región

el trigo produce 1000 kilos cuando se siembra solo, producirá 1100 kilos en la mezcla. El lino, que rinde 800 kilos por hectárea, solo, rendirá en la mezcla 900, y se tendrá una cosecha total de grano mezclado por hectárea de 2000 kilos. Con la ayuda de una máquina separadora de granos moderna, y con un gasto de pocos pesos, se separan perfectamente ambos granos, que resultan más baratos porque ha costado menos producirlos.

f) Rotaciones. Para dar lugar a que el campo "descanse", es decir, que se produzcan las reacciones en su interior, que darán lugar a las substancias que las plantas necesitan, es menester sembrar una tercera parte con forrajes y las otras con cereales, alternando cada año. Si el colono no tiene capital para ovejas o animales de invernada, debe arrendar los pastoreos a los que los tengan. A veces este arriendo le dará más que la cosecha.

Los dueños de campo que se reservan los rastrojos harían mejor en aprovechar estos pastoreos sembrados, pagando al chacarero su aprovechamiento.

La explotación agrícola sola, como la hacemos en el país, no se practica en ninguna parte del mundo. En Europa, Canadá y Estados Unidos no se concibe al chacarero si no tiene ganado, pues cuando una cosa no rinde, produce la otra y la explotación mixta es la única verdaderamente económica.

g) La granja. En Europa, Estados Unidos, Canadá y demás países agrícolas del hemisferio Norte no se concibe que se llame "agricultor" a una persona cuya profesión u oficio consista en sembrar granos solamente, como he dicho, sin acompañar su explotación de la cría del ganado en pequeña escala. En España se llaman "ganaderos" a los criadores de todos para la lidia y es la única excepción al respecto, dado que esos señores se dedican a mantener cierto número de animales bovinos sobre dehesas bien empastadas, y en eso consiste toda su explotación. Acá, entre nosotros, se han establecido dos divisiones que no tienen razón de ser: los que cultivan granos solamente y los que crían ganado únicamente.

Ya en el hemisferio Norte se probó acabadamente que no era económico separar ambas ramas de la producción y que era indispensable, para que la empresa resultara fructífera, establecer la explotación mixta. Eso, que es axiomático allá, debe serlo acá también y la práctica lo va demostrando día por día, con el fracaso de una u otra. Ambas se complementan.

Hay que hacer granja para poder producir barato. Ella proporcionará la mayor parte de los alimentos y los gastos de la familia. Los cerdos, las vacas, las aves, los frutales, etcétera, producen tanto que en Colón (Entre Ríos) todos los agricultores, que son verdaderos granjeros, saldan sus gastos y depositan, año malo o año bueno, sus 2000 pesos en caja de ahorros, anualmente. Ese es el modelo que hay que seguir para bien de todos.

En resumen: para producir barato hay que dedicarle a la tierra más atención y ejecutar todas las indicaciones de la ciencia agronómica, para lo cual los terratenientes deben imponer en sus contratos de arrendamientos muchas cláusulas que obliguen al colono a la explotación mixta.

Además, el uso de abonos, semillas seleccionadas de *pedigrée* y demás gastos que hoy no se hacen por falta de capital, habría que hacerlos arbitrando los recursos necesarios, en la seguridad de que el resultado será óptimo, porque cada gasto hecho dará un ciento por ciento de beneficio.

Las sociedades cooperativas entre los agricultores les proporcionarán los medios de producir barato sin la ayuda de nadie, como consecuencia de la fuerza resultante de su unión.



LA CANTERA



LA MUNICIPALIDAD

OLAVARRIA



VISTA DESDE LAS SIERRAS



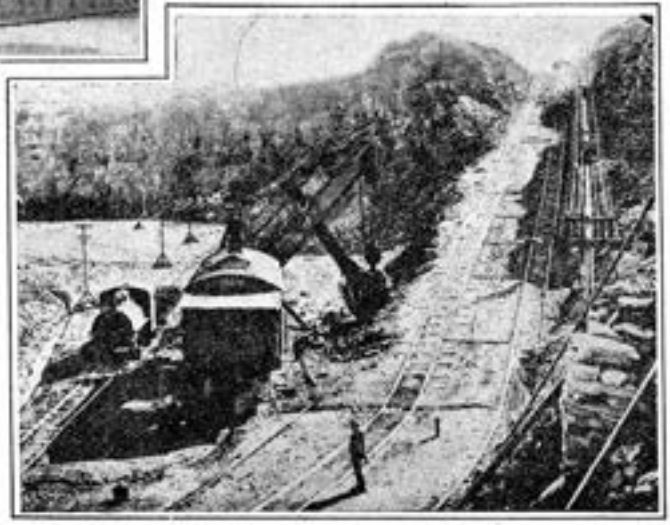
EL BANCO DE LA PROVINCIA



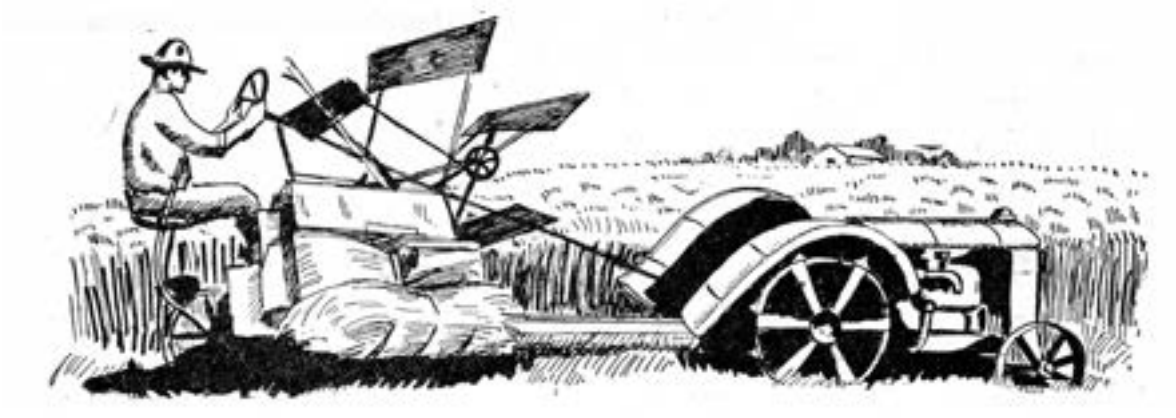
HORNOS DE CAL EN SIERRAS BAYAS



CAMINO PAVIMENTADO DE SIERRAS BAYAS A OLAVARRIA



VISTA DE LA CANTERA



EL VALOR DEL PETRÓLEO

POR BENITO ROMERO ROMAY

Imaginémonos que de la noche a la mañana, a causa de un horroros cataclismo sísmico, ha cesado completamente la producción en todos los pozos petrolíferos del mundo. Demos, después, rienda suelta a la fantasía y contemplemos, desde la atalaya de nuestro pensamiento, sus efectos sobre el comercio y las industrias. ¡Triste y ominoso es el espectáculo que el mundo ofrece a nuestros ojos! Diríase que, en las naciones civilizadas, la vida material ha perdido sus rítmicos latidos, pereciendo de inanición, víctima de la falta de savia con que antes se nutría. En el término de unas cuantas semanas, o de meses a lo sumo, en la superficie del globo se ha operado un cambio radical y profundo. Las calles de las grandes urbes y los caminos rurales hállanse atestados de vehículos automóviles privados de todo movimiento, cual fabuloso enjambre de coleópteros al que de súbito hubieran alcanzado las emanaciones de un vapor deletéreo; no se ven ya más los aeroplanos hendiendo el espacio ni desciende el submarino a las profundidades del océano; amarrados a los muelles como monstruos cíclopes vencidos, yacen ahora las naves de paz y de guerra que antes surcaran veloces los mares propulsadas por sus potentísimos motores diesel; sobre los campos de pan llevar, arrumbados e inactivos, vemos millares y más millares de artefactos agrícolas cuya inmovilidad semeja la de un ejército paralizado por una vaharada de gases mortíferos. Ante la ausencia del petróleo, la sociedad contemporánea —¡tan multiforme y tan compleja!— siente que peligra su existencia: el hacendado quiere abastecerse de agua y carece de los necesarios motores con que hacer funcionar las bombas para extraerla de las entrañas de la tierra, quiere alumbrar su morada y no puede utilizar para ello sus grupos electrógenos; ve el hombre de negocios en llamas su comercio y el cuerpo de bomberos siéntese imposibilitado para socorrerlo; cunde por todas partes el desorden y apodérase de las multitudes el pánico y la incertidumbre, el temor y el desconcierto. La civilización ha sufrido, en suma, un descalabro de una magnitud tal que la humanidad contempla a su alrededor hecha triza una gran parte del

progreso alcanzado en estos últimos siglos. Será menester el transcurso de muchos años antes de que la corriente comercial e industrial de los pueblos vuelva al cauce primitivo; mientras tanto, la miseria y el hambre, y aun quizá también las revoluciones y las guerras, harán presa en nuestro medio, envolviendo a la presente generación en una hecatombe espantosa, en una desaforada vorágine que amenaza sepultarla en un abismo.

Es ante la desolación de este imaginario estado de cosas como más resalta la importancia del petróleo dentro de las modalidades que a la vida moderna caracterizan y como mejor se comprende que el anhelo de poseerlo, el afán de adueñarse de los principales yacimientos y dominar por su intermedio todos los mercados susciten en la actualidad una rivalidad tan desmedida, no solamente entre los grandes sindicatos, sino también entre los Estados. Porque, por mucho que a esta concurrencia se la disfrace, no obstante la sutileza de los eufemismos a que se recurre para presentárnosla como uno de los tantos otros fenómenos propios del desenvolvimiento industrial contemporáneo, lo cierto es que cuando los intereses en pugna corresponden a dos distintas potencias, detrás de las compañías contendientes hállanse las cancillerías y detrás de estas sus escuadras y sus ejércitos. Hay que confesarlo paladinamente y sin titubeos: si en nuestros días alguna nube amenaza, con inquietadora inminencia, la paz universal o la independencia política de las pequeñas naciones, esa nube es la constituida por el humo del petróleo.

Uno de los exponentes más significativos de esta enconada contienda por la posesión del preciado combustible líquido es la entablada, en los mercados de la India, entre la Standard Oil Company (norteamericana) y el grupo que integra la Royal Dutch-Shell (inglesa). Hasta hace muy poco tiempo, estas compañías, de común acuerdo, mantenían en el mercado angloindio un cierto tipo de precios para la venta del petróleo y sus derivados; mas, últimamente, diose el caso que la Standard Oil Company, habiendo obtenido del gobierno ruso grandes cantidades de este producto, introdujo una rebaja en las ventas, contra lo que la Royal Dutch-Shell protestó enérgicamente y de resultas de lo cual esta le "declaró abiertamente la guerra", reduciento ella también aun más los precios, y viéndose ahora ambas empeñadas en una lucha sin tregua ni cuartel, cuyas repercusiones muy pronto comenzarán a hacerse sentir en todo el universo, puesto que estas dos poderosas compañías "controlan", directa o indirectamente, la inmensa mayoría de la producción petrolera del mundo. El petróleo con que la Standard Oil Company pretende inundar los mercados angloindios y otros de la Europa central, en resuelta concurrencia con su poderosa rival, proviene casi todo de las minas que anteriormente pertenecían a la Royal-Dutch-Shell y que luego le fueron confiscadas por el gobierno bolchevique: ¡que no falta tampoco, en este duelo singular, la nota tragicómica!

La Royal Dutch-Shell y la Standard Oil Company, que es igual que si dijéramos la Gran Bretaña y los Estados Unidos, hállanse, pues, dispuestas en orden de combate y frente a frente; y si bien sus conflictos tienen por escenario el mundo entero, algunos de ellos tendrán que ventilarse, sin género de duda, en Sud América, que es donde se encuentran los mayores yacimientos conocidos, exceptuando quizá los que se suponen haber descubierto en el antiguo imperio moscovita, y teniendo presente que tanto en los Estados Unidos como en México, la producción de sus respectivos campos petrolíferos ha mermado en grado sumo en estos últimos años, hasta el punto de que se presiente su próximo agotamiento. En el último decenio, en las tres principales naciones petroleras de Sud América, Venezuela, Argentina y Colombia, la producción ascendió considerablemente, habiendo llegado en el año

1926 a treinta y siete, ocho y siete millones de barriles, respectivamente.

Al recorrer con la vista el mapa donde se indican los principales campos petrolíferos de que se tiene conocimiento, obsérvase la peregrina circunstancia de que los países más ricos en este mineral son precisamente los industrialmente menos adelantados, si se exceptúa a los Estados Unidos. Creyérase que con ello quiso la naturaleza elevar sus categorías en el concierto económico de los pueblos, sin percatarse de que sus intentos habían de ser defraudados por el dolo o la estulticia de algunos gobernantes. Regiones hay en Hispanoamérica, en efecto, donde las esencias del petróleo se venden a más elevado precio que en los mercados de los países que las explotan: ¡caso inicuo y vergonzoso, de lo que no cabe culpar a las empresas explotadoras, sino a los encargados de velar por la riqueza patria y que no supieron o no quisieron conceder en condiciones menos onerosas las concesiones! En estos últimos años, sin embargo, nótase en todo el mundo hispanoamericano una "política petrolera" más nacionalista y previsora, de la que es de esperarse habrá de ser cada vez mayor la proporción de las utilidades que, en vez de emigrar casi íntegras al extranjero, vayan a engrosar las arcas de la hacienda pública. De esta suerte, el erario reivindicará sus derechos y la raza su decoro.

La actual explotación de los grandes yacimientos viene efectuándose de tal manera que en algunos de ellos la magnitud del rendimiento resulta desproporcionada en relación con la cantidad de petróleo que se supone contienen. El ejemplo más elocuente nos lo ofrece la nación norteamericana, cuya producción anual equivale al 70 por cierto de la producción mundial, no obstante que la riqueza de sus minas solo representa el 12 por ciento. He aquí la posición que sobre este particular ocupan los principales países petroleros, o sea, la capacidad de sus yacimientos en relación con los del resto del mundo:

País	Capacidad de sus yacimientos Por ciento	Produccción actual Por ciento
México, Centro América y Sud América	32	14,5
Rusia	15	5,7
Mesopotamia	13	3,3
Estados Unidos	12	70,3
Indias Neerlandesas	7	1,9
Imperio Británico	7	1,3

Infiérese pues del precedente cuadro que, según las últimas investigaciones geológicas, el suelo hispanoamericano conserva en sus entrañas alrededor de la tercera parte de la riqueza petrolera que se calcula existe bajo la corteza de la tierra, o sea, considerando la capacidad de todos los yacimientos petrolíferos de cuya existencia se tiene noticia. En el año 1926, la producción de petróleo en los distintos países petroleros, expresada en millones de barriles, fue la siguiente: Estados Unidos, 771;

México, 90; Rusia, 63; Venezuela, 37; Persia, 36; Rumania, 23; India, 8; Argentina, 8; Colombia, 7; Polonia, 6; Trinidad, 5; Formosa (isla japonesa), 1; Egipto, 1 millón de barriles.

Antes de la gran guerra europea, los Estados Unidos era la única nación que ejercía un dominio casi absoluto sobre toda la industria petrolera del mundo, obteniendo dentro de sus fronteras el 65 por ciento de la producción mundial y habiendo principiado a explotar también, en extensa escala, los copiosísimos yacimientos de la vecina república azteca. Pero aun por aquel entonces, sin embargo, ya comenzaba a barruntarse la intensa competencia que con el transcurso del tiempo Europa había de oponerle, competencia que tuvo su iniciación en la combinación de un grupo de banqueros ingleses y holandeses para la explotación de las ricas minas petrolíferas de las Indias Neerlandesas y en los esfuerzos emprendidos por los alemanes para acaparar la producción en Rumania y Galicia (Polonia) y también en la región caucásica. La gran conflagración europea asestó un rudo golpe a los arrestos y ambiciones del capital alemán, y en la actualidad la única nación del viejo mundo que se halla en condiciones de competir abiertamente con la república norteamericana es la Gran Bretaña, representada por la Royal Dutch-Shell, la expresada compañía anglohollandesa cuyo capital es en su mayoría inglés.

Después de la terminación de la gran guerra, la política del imperio británico inspiróse siempre en el esfuerzo por apoderarse de los yacimientos aun inexplotados existentes en distintas partes el globo y de adueñarse de todas aquellas tierras que fundamentadamente se suponía contenían grandes cantidades de petróleo. Su intento era aprestarse para la lucha futura, ya que de inmediato no le era dable competir con la industria yanqui. De ello resultó que cuando las empresas estadounidenses, acuciadas por el temor de que se les agotaran las minas existentes en el territorio nacional y en la República de México, emprendieron sus primeras exploraciones geológicas en diversas regiones de Asia, África, Oceanía, etcétera, se encontraron con que los ingleses ya casi en todas partes se les habían adelantado. Dando pruebas inequívocas de su habitual sagacidad, el capital inglés había invadido valerosamente aun también el campo del adversario, obteniendo en Norte América el 40 por ciento de su petróleo por intermedio de una compañía filial de la Royal Dutch-Shell: la Shell Union Corporation. Fue entonces cuando comenzaron a esbozarse los primeros síntomas de la encarnizada lidia político-comercial en que ahora se encuentran empeñadas las dos grandes naciones anglosajonas.

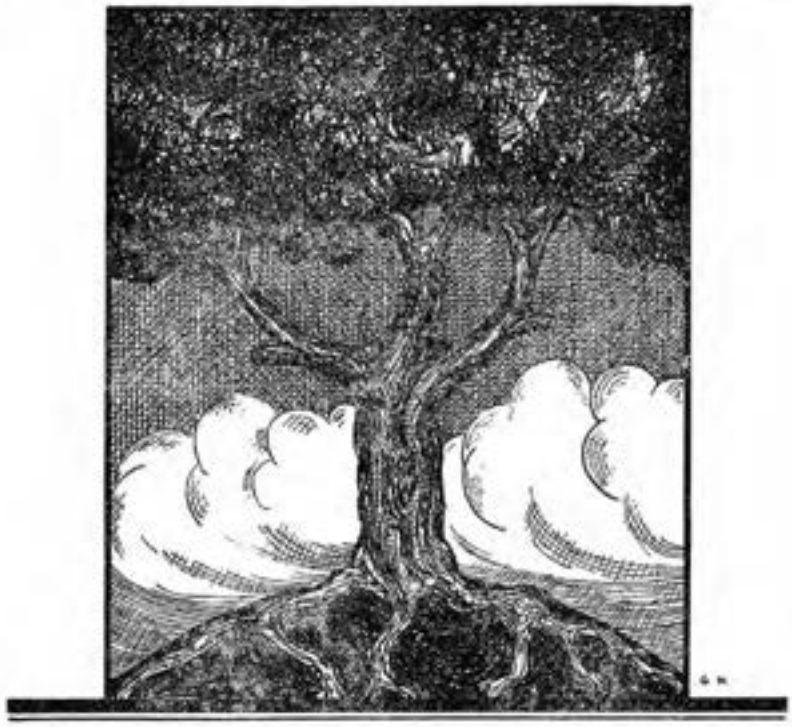
No satisfecho con la preponderante participación que, mediante la celebración de tratados políticos y comerciales había obtenido para la explotación del referido producto en las regiones extraamericanas (posesiones francesas, Mesopotamia, Rumania, Rusia, Polonia, etcétera), el capital británico, concretado en la Royal Dutch-Shell, asentó sus reales en las inexplotadas tierras de Hispanoamérica. Fue esta compañía, en efecto, la que inició el aprovechamiento de los abundantísimos manatiales petrolíferos venezolanos, los que en la actualidad le producen (por intermedio de sus compañías filiales) alrededor de tres millones de barriles de petróleo al año. Para contrarrestar su influjo en la patria de Bolívar y en otros países hispanos del nuevo mundo, los magnates de la banca neoyorkina apresuráronse a hacer sentir en algunas de aquellas naciones el poderío de sus cuantiosos caudales, facilitándoles la colocación de empréstitos en la plaza de Nueva York y adquiriendo dilatadísimas extensiones de tierra en las regiones donde más abunda el supradicho mineral. En esta brega singular y sañuda, el fiel de la balanza inclinóse hacia el lado del metálico yanqui, y las empresas de esta nacionalidad obtienen actualmente en Venezuela, sobre quince millones de barriles de petróleo al año, el 40 por ciento

de la producción total. En cuando al monto de la producción en los más importantes campos petrolíferos del mundo, al capital norteamericano corresponden los siguientes porcentajes: en Colombia, 100; en los Estados Unidos, 95; en el Perú, 81; en México, 71; en el Canadá, 59; en Venezuela, 40; en Trinidad, 13; en Polonia, 7; en Rumania, 7; en las Indias Neerlandesas, 2. Los yacimientos más importantes, en cuya producción la banca norteamericana no tiene participación alguna, son los existentes en Rusia, Persia, India, Borneo y Egipto. En el territorio estadounidense propiamente dicho, la Shell Union Corporation, una hijuela de la Royal Dutch-Shell, "controla" el 5 por ciento de la producción.

No obstante todo lo expuesto, la situación de la industria petrolera noreamericana, en relación con su formidable rival inglesa, no es tan preponderante como a primera vista quizá pueda parecer. Ateniéndonos al actual estado de cosas y partiendo de la suposición de que no existen en la superficie del globo otros yacimientos que los hasta ahora descubiertos (una suposición completamente inverosímil, por supuesto), podría con razón afirmarse que en la actualidad es Norte América la que tiene la hegemonía, mientras que en un futuro más o menos próximo la tendrá la nación inglesa. Y es que, como bien dijo hace algún tiempo un miembro del Senado norteamericano, la Gran Bretaña posee la mitad de las reservas petrolíferas del mundo y no extrae de ellas más que un cuarto del petróleo que anualmente se produce, al paso que las empresas yanquis poseen solo una sexta parte y esta sexta parte produce los tres tercios del total con que se abastecen todas las industrias.

Existe la posibilidad, empero, de que algún suceso inesperado tuerza radicalmente el curso de los acontecimientos. Todos los cálculos y predicciones a los cuales amoldan su norma de conducta los hombres de negocios y los gobiernos tienen por base la capacidad de los yacimientos de cuya existencia se tiene conocimiento; nadie puede precisar, sin embargo, cuál es la cantidad de petróleo que la tierra guarda escondido en su seno. Hay todavía sobre la superficie del globo terráqueo inmensas regiones inexploradas, nunca jamás holladas por la planta del geólogo y en las cuales quizá se descubran algún día nuevos manantiales petrolíferos de una copiosidad tal que alteren completamente el actual estado de cosas, hasta el punto de quebrantar para siempre el predominio que ahora ejercen las dos grandes naciones de lengua inglesa.





PLANTE
ÁRBOLES

HARÁ OBRA PATRIÓTICA

Año VI, n.º 30, mayo-junio de 1931



EL VIVERO FORESTAL

POR EL AGRÓNOMO J. A. CARNEVALE

Formación del vivero

La formación del vivero forestal en el mismo lugar donde se tengan que realizar plantaciones de importancia resulta muy beneficioso, pues es posible obtener sujetos adaptados a las condiciones del medio donde se van a plantar, evitándose el maltrato duranto los largos transportes, las demoras en el envío, resultando así una marcada economía en la producción.

Por otra parte, existe una mayor seguridad en la obtención de la variedad de las plantas que se deseen cultivar, al mismo tiempo que se consiguen más robustas, bien formadas y del tamaño deseado.

Es de notar que todavía existe la tendencia a adquirir plantas demasiado desarrolladas, que frecuentemente no son capaces de soportar el trasplante sin perjuicio, porque son plantas más débiles por su permanencia en los envases por un tiempo exagerado.

Ubicación del vivero. — El terreno destinado a la formación del vivero deberá ubicarse convenientemente en relación con el lugar donde han ejecutarse las plantaciones, de acceso rápido y cómodo, a fin de atenderlo con toda facilidad y que el transporte de las plantas cuyo trasplante se tenga que realizar, principalmente con pan de tierra, resulte lo más barato con el menor recorrido y espera posible.

Los terrenos rodeados por construcciones que contrarían el libro acceso del aire, luz, etcétera, no deberán utilizarse, salvo en casos espaciales que así lo requieran.

Terreno. — Es conveniente que el terreno, por sus condiciones generales de calidad, altura, etcétera, no difiera mucho de las del medio en que más tarde deberán ser llevadas las plantas para su plantación definitiva.

La ventaja que se deriva de dicha práctica es que las plantas no demoran en adaptarse a las condiciones de ambiente y no sufren atraso en su vegetación.

En cuanto a la constitución física, los suelos areno-arcillo-humífero, poco fuertes, más bien algo livianos, sin ser del todo sueltos, se preferirán.

Si presentan cierta inclinación, es ventajoso para facilitar la evacuación del exceso de las aguas; en los arenosos es preferible que no

exista pendiente, pues en esta clase de suelos se necesita aprovechar al máximo el agua, ya sea de lluvia o de riego.

En terreno fértil, profundo, fresco, con subsuelo permeable, las plantas se desarrollarán en las mejores condiciones.

Preparación del terreno. — La preparación del terreno es de capital importancia y de sus labores y trabajos secundarios dependerán los resultados que se obtengan.

Un suelo bien arado con anticipación de varios meses, o mejor, cultivado dos años, presenta mejor capacidad para el agua, que es de primera importancia para toda vegetación. Para el agricultor tiene mucha importancia la cuestión del agua, pues en una tierra bien desmenuzada, penetra con facilidad, constituyendo una reserva muy apreciable.

Se ha establecido en ciertas situaciones que la cantidad de agua que las tierras de cultivo pueden retener estando trabajadas es de 40 por ciento, mientras que las no roturadas solo retienen un 20 por ciento de agua. Lo mismo resulta si se compara una tierra bien y mal preparada.

Una tierra bien trabajada aprovecha al máximo el agua, dejándola descender a las capas profundas, al subsuelo, donde se mantiene para la alimentación ulterior de las plantas y la evaporación superficial.

Los trabajos de remoción del suelo facilitan la aireación y las diversas reacciones que concurren a la transformación de las substancias alimenticias que contiene, al propio tiempo que mezclan y distribuyen más uniformemente todos los elementos o factores de la fertilidad en todas las capas del suelo, donde se desarrollan las raíces, facilitándose así la alimentación constante de la planta y su desarrollo normal.

Con la mayor anticipación posible se debe dar al terreno una aradura superficial de 0,08 a 0,10 metros, para abrir la tierra a los agentes atmosféricos y para hacer germinar las semillas de las malas hierbas caídas a la superficie.

Las malas hierbas que nacen se destruyen con rastreos unos días antes de la segunda aradura, que debe ejecutarse más profundamente, 0,20 a 0,25 metros y por lo menos un mes después, enterrándose así toda la maleza aparecida con la capa superficial, previamente bien removida.

Madurada la tierra nueva por su exposición al aire, se le aplican los trabajos necesarios para pulverizar y emparejar bien el terreno, sobre un espesor suficiente; se utilizan al efecto la rastra, el cultivador o extirpador, el rodillo, etcétera.

Forma y extensión del vivero. — En cuanto a la forma del vivero, es preferible que sea cuadrado o rectangular, a fin de poder dividir la superficie con mayor exactitud.

Su extensión estará de acuerdo principalmente con el número de plantas que se desea obtener de la especie que se cultiva, al tiempo que deberán permanecer en vivero, a la fertilidad del suelo, al clima, etcétera.

De todas maneras, puede admitirse que en una hectárea de terreno es factible el cultivo de más o menos 30 000 plantas por año, sea cualquiera la especie y el tiempo que permanezcan en el vivero.

Caminos y cercos. — Los caminos del vivero no es necesario que sean muy anchos, sino simplemente de un tamaño adecuado como para poder ejecutar todos los trabajos con suma facilidad y rapidez, pudiendo tener los principales 2 metros de ancho o poco más y los secundarios, un metro.

El terreno destinado a vivero es preferible que se encuentre cercado, empleando para tal objeto el alambre, pared o simplemente ramas o plantas adecuadas.

LA PLATA EN SU CINCUENTENARIO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La geología nos asombra al relatarnos cómo, por conmociones volcánicas, emergen de las profundidades marítimas montañas y a veces considerables territorios.

Nuestra historia nos emociona al referirnos a cómo surgió a la vida ciudadana esta bella capital bonaerense.

Como las montañas o territorios del parangón, La Plata nació grande y con relieves propios, porque también fue la síntesis de una conmoción política. Se la conoce en la historia nacional por la "Cuestión Capital Federal".

* * *

Aquellos acontecimientos culminaron con la ley nacional de 20 de septiembre de 1880, que declaró a Buenos Aires capital de la República y con la que dictó la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, el 4 de diciembre del mismo año. Por esta se cedió a la Nación la populosa capital que se elevó al rango de metrópoli argentina.

Fue un sacrificio que la provincia hizo por la organización y la paz nacional.

* * *

Esta cesión creó a la provincia el problema de designar su ciudad capital. Desde el 1.º de mayo de 1881, en que asumió la gobernación de la provincia, el doctor Dardo Rocha tuvo la honda preocupación de resolver este problema. En su mensaje a la Asamblea Legislativa hizo declaraciones trascendentales de orden político. Con clarividencia y patriotismo, analizó la situación y encaró decididamente la necesidad de dotar a la provincia de una ciudad para capital. Manifestó que "una vez designado el punto para esta, debería levantarse en breve tiempo una ciudad populosa y floreciente...".

Concretando esta idea y por decreto de mayo 4 de 1881, designó una comisión formada por los señores doctor Aristóbulo del Valle, doctor Eduardo Wilde, doctor Faustino J. Jorge, doctor Manuel Porcel de Peralta, don Antonio Cambaceres, don Saturnino Unzué, ingeniero Francisco Lavalle y el doctor José M. Ramos Mejía. Este actuaría como secretario. A esta comisión se le encomendó, por el mismo decreto, el estudio comparativo de varias poblaciones, a fin de determinar la que reuniera mejores condiciones al fin propuesto, dentro de determinadas características.

Esta comisión se expidió aconsejando la elección del municipio de Ensenada, como lugar apropiado para fundar La Plata y, a ese efecto, la Legislatura dictó una ley el 27 de abril de 1882, autorizando al PE para fundar inmediatamente una ciudad que se denominaría La Plata, frente al puerto de la Ensenada, sobre los terrenos altos. Dicha ley establecía que el ejido de la ciudad sería de 6 leguas cuadradas y 22 centésimos de otra.

La fundación de La Plata, en consecuencia, no es un mero hecho administrativo. Es un episodio histórico que en su hora selló la paz nacional y contribuyó decisivamente a la organización del país. Es un acontecimiento cuyas repercusiones económico-sociales se han estudiado solo parcialmente y cuyos alcances futuros no es posible aún prever.

Trazado de La Plata

Es interesante saber cómo emergió ya adulta esta ciudad-perla de la República y quiénes actuaron con celo, actividad y patriotismo en su magnífico trazado, cuyas virtudes higiénicas y estéticas han suscitado siempre la emulación general.

En mayo 7 de 1881 el Poder Ejecutivo decreta que el Departamento de Ingenieros proyecte los planos de la nueva ciudad, dentro de las más modernas características. Aprobados, el gobierno dispone que una comisión compuesta por los señores Germán Kuhr, Carlos Glade y Miguel Pérez (miembros del Departamento de Ingenieros) proceda de inmediato a trazar la ciudad y hacer sus divisiones en solares, quintas y chacras, de acuerdo con las disposiciones de la Ley de 23 de agosto de 1882. El artículo 6 del mismo decreto dispone que una comisión, compuesta por el juez de paz de la capital, por el agrimensor don Julio C. Serna y por el ingeniero Pedro Benoit, proceda a proponer al Poder Ejecutivo la división de los solares, quintas y chacras en las categorías determinadas por la ley precedentemente citada. También el agrimensor don Juan Cagnoni tuvo a su cargo la delineación de otra sección de la ciudad. Concluida la primera parte del trabajo, se forma una Oficina de Delineaciones, que habría de correr en lo sucesivo con tan importante tarea básica. Figuran en ella como ingenieros delineadores los señores Joaquín Maqueda y Julio C. Serna, siendo ayudante el agrimensor don Adriano Díaz y escribiente don Plácido Almaestre.

Importancia cultural de la ciudad

En este aspecto de su vida evolutiva, La Plata es un potente faro cuyos destellos orientan en gran parte la cultura nacional.

La Universidad de esta no es solo un gran centro de instrucción general. Es un verdadero laboratorio de experimentación y progreso científico, en los más variados aspectos del saber humano. Sus irradiaciones no son solo profesionales o no se circunscriben a la preparación del alumnado. Se expanden a la colectividad en una proficua extensión cultural, que marca rumbos evidentes en la nacionalidad.

Sus facultades han producido profesionales y hombres de ciencia de gran notoriedad. La labor de extensión que ellas desarrollan ha creado nuevos ideales de vida en la población y en el país entero, por una saludable emulación.

Su Museo de Historia Natural es el tercero del mundo y un legítimo orgullo de la Nación. La Escuela de Bellas Artes es un centro artístico cuya hermosa producción comenzamos a admirar en las exposiciones que, aumentando constantemente, van popularizando positivos valores artísticos.

Su Observatorio Astronómico tiene una organización técnica que lo destaca entre muchos similares. Y huelga decir que hay una extensa lista de establecimientos de instrucción pública cuya obra es digna de todo encomio, pero para cuya simple enunciación en este artículo sería necesario disponer de varias páginas que están a nuestro alcance.

Este magnífico conjunto ha creado en la ciudad un ambiente de serenidad y de grata convivencia.

La Plata económica

Hay un prejuicio según el cual esta es una "ciudad muerta". Si se analizan las cifras que siguen, veremos que se trata de un lamentable error, que bien pudiera ser originado por la diseminación del tráfico, producido por las hermosas avenidas y diagonales que caracterizan el trazado de la ciudad.

Datos estadísticos globales de 1931:

Población, 18 2000. Valor de la propiedad, $ 378 000 000. Capitales girados en promedio, alrededor de $ 250 000 000. Operaciones inmobiliarias, por valor de 15 000 000, más o menos. Acervo ganadero, alrededor de 70 000

cabezas, de las que 5000, más o menos, son vacunos. Industrias: fábricas de alpargatas, bombones, cal, calzado, camas de hierro, carros y carruajes, construcciones metálicas, cortinas, cuadros, escobas, estearina, fideos, fósforos, licores, ladrillos, manteca, mosaicos, muebles, productos químicos, ropa interior y exterior, sombreros, tejidos, etc. Los capitales industriales pueden calcularse en unos 13 a 15 millones.

La población de La Plata es burócrata en su mayor expresión numérica. Los empleados provinciales solamente suman unos 30 000, con sueldos de cerca de $ 6 000 000. La gran mayoría de estos prestan servicios en la capital de la provincia. A estos hay que agregar los empleados nacionales y los de industrias o empresas comerciales privadas.

Desde el punto de vista agrícola, La Plata recibe el tributo de sus poblaciones adyacentes, donde se desarrollan cultivos hortícolas más o menos intensivos. En gran proporción, proveen al consumo de Buenos Aires.

Porvenir de La Plata

Toda auscultación del futuro es aleatoria. Empero, si recordamos que el presente es el fruto del pasado, podemos orientarnos en forma relativa.

La Plata tiene un pecado capital: su proximidad a Buenos Aires. El dinamismo creciente de la metrópoli absorbe mucha parte del crecimiento platense.

Debido a esa cercanía, resulta demasiado próxima para ser capital con vida propia y demasiado distante, ahora, para actuar como ciudad suburbana de la metrópoli.

Para neutralizar este fenómeno de repercusión permanente, algunos gobernantes trataron de industrializar la ciudad, aprovechando la "vacancia" de su amplio puerto fluvial, que lleva al mar por el Río de la Plata. Pero diversos inconvenientes han anulado ese pensamiento progresista. O, pensando con un poco de filosofía oriental, han actuado las fuerzas ocultas de lo que "ya está escrito". En este caso cuadra el consejo epicúreo: "del ajenjo sacar la medicina". Si el mal de La Plata es su cordón umbilical con Buenos Aires y su tendencia natural es la unión cada vez mayor con la metrópoli, entonces parte de la solución económica sería fomentar el acercamiento aún mayor.

Crear incentivos poderosos y reducir al mínimo las distancias y el costo del transporte, para que la población de Buenos Aires, que marcha hacia un hacinamiento tipo New York, encuentre verdadera conveniencia económica, higiénica y social en residir en La Plata. Poco se precisa para ello: hay ya viviendas modernas y baratas, el ambiente higiénico es inobjetable; los consumos son baratos. Falta abaratar aún más la vivienda, los alimentos y el transporte. En esto último, el FC Provincial ha aportado su grano de arena dentro de su organización actual: presta servicios modernos a un precio verdaderamente económico.

En el cincuentenario de La Plata, el FC Provincial se encuentra en plena marcha, bajo una dirección inspirada en un creciente perfeccionamiento de los servicios y en asegurar la independencia económica de la empresa.

Por otra parte, esta revista, que constituye el órgano difusor de la empresa, inicia con este número un nuevo ciclo de desarrollo, con una plan de fomento industrial y mercantil progresivo, sugerido por las circunstancias económico-sociales del complejo momento en que se vive.

Todos los que actúan en el FC Provincial, por medio de su revista, rinden su cumplida pleitesía a la bella capital de la provincia, y con unción patriótica evocan y veneran el recuerdo de aquellos que la fundaron, como un hermoso lugar donde la vida fuera grata para toda gente de buena voluntad.

VIVEROS NACIONALES – EL DE 25 DE MAYO

Fue fundado el 31 de diciembre de 1910, durante la presidencia del doctor Roque Sáenz Peña, siendo ministro de Agricultura el doctor Eleodoro Lobos. Donado al Gobierno de la Nación por la señorita Juana Durañona, ha realizado una labor meritoria e ininterrumpida desde entonces a la fecha. Está situado entre las líneas de los FF. CC. Del Sur, Provincial de Buenos Aires y Midland, junto a la Estación Blás Durañona FCP Buenos Aires y a 7 kilómetros de la ciudad de 25 de Mayo, que dista 200 kilómetros de la Capital Federal.

Su producción se destina a obras de beneficencia, instituciones militares, municipales, obras públicas, etc., en un 60 %, y el resto se vende a precios de costo a los agricultores con el propósito de fomentar el cultivo del árbol.

Producido del vivero en los últimos cinco años: dos millones de plantes (2 000 000) y un millón cincuenta mil estacas (1 050 000).



Local de la escuela

La institución ha impartido, además, enseñanza práctica de arboricultura y apicultura, etc., a los hijos de los agricultores.

La misión del vivero es de fomento del arbolado. El 40 % aproximadamente de las plantas, estacadas y semillas salidas han sido donadas por disposición superior a instituciones de beneficencia, culturales, militares, deportivas, municipales, obras públicas de la Nación, etc. El resto se vendió a bajo precio a los agricultores



Monte de frutales

con el propósito indicado, propósito que en la presente crisis no puede estar más justificado.

Es de gran interés el resultado obtenido en la determinación de variedades frutales, comerciales, de castaños, ciruelos, durazneros, guindas, manzanos, nogales, perales, etc., de porvenir en la zona.

Cabe hacer notar que el Vivero desempeña una misión patriótica y progresista al obrar como verdadero "regulador" de los precios de las plantas en general, ya que impide que en el mercado se explote a los agricultores, tan castigados siempre por falta de organización y previsión.

El Vivero 25 de Mayo sostiene correspondencia técnica e intercambio de semillas con instituciones de Inglaterra, Australia, Nueva Zelandia, Norte América; ahora tratará de llevar a cabo experiencias comparativas con la Universidad de Eberswalde (Alemania), dirigidas inteligentemente por el director, ingeniero don A. Muguerza Zubiaurre.



Plantío de manzanos



REGISTRO
DE
TRABAJADORES RURALES

El Ministerio de Agricultura de la Nación ha indicado a las reparticiones de la campaña abran un registro de oferta y pedidos de trabajadores, con el fin que los agricultores y estancieros que precisen obreros para levantar la próxima cosecha de maíz, que será abundante, soliciten jornaleros, como así mismo estos trabajadores se dirijan a la Agronomía Regional más próxima, en este caso la de Trenque Lauquen, donde se anotarán, para distribuirlos de acuerdo a los pedidos.

A los solicitantes de trabajadores se les pide indiquen los precios que abonarán por bolsa de maíz, tamaño de éstas; a los jornaleros se les solicita sus nombres y direcciones, para poderlos dirigir u ofrecerles ocupación a medida que ésta se solicite.

En tal forma los trabajadores podrán trasladarse de un punto a otro con la seguridad o máxima probabilidad de hallar trabajo, evitándoles molestias, traslados, desembolsos e inseguridad de encontrar trabajo.

Este registro podrá prestar servicios durante todo el año, para que tanto la oferta como la demanda de brazos puedan realizar las diversas tareas agrícolas y ganaderas. Debe llevarse a conocimiento de los interesados que el registro funcionará prestando sus servicios gratuitamente.

La Agronomía Regional está establecida en la calle Presidente Derqui número 469, Trenque Lauquen y se atiende al público todos los días hábiles, de 9 a 12 y de 14 a 17 horas.

Año VI, n.º 38, octubre a noviembre de 1933



EL *BOY SCOUT* EN EL CAMPAMENTO

POR PROFESOR MANUEL CUTRÍN

¡Tararí... tari... i... ii.! A la salida del sol, cuando la mañana tiene el perfume de las flores, los cantos de los pajarillos y el cielo por el oriente, teñido de rosicler; cuando despierta el día y los animales del campo se desperezan, el labrador prepara los arneses para empezar la labor; cuando las majadas salen de los corrales y se desparraman por las praderas; cuando las dóciles vacas tamberas ofrecen generosas sus ubres al tambero o la tambera de la granja para dar la leche, brebaje sano, alimento puro, incontaminado para el niño, para el anciano, para todos; cuando las gallinas, patos, pavos y gansos salen del corral picoteando aquí y acullá; cuando en la naturaleza se siente la vida, el clarín de la fanfarra de la compañía, como imitando a los animales de la naturaleza, lanza al espacio su sonora voz: ¡Tararí... tarí... i... ii..!

Y los *boy scouts* al conjuro de esa clarinada se sientan en sus camas y en pocos minutos se visten y hecha la ablución cotidiana queda cumplido el lema que es su norte, su guía, su moral: ¡Siempre listo!

Y el campamento del *scout*, desde las ocho del día anterior, silencioso, quieto, como los pajarillos de los árboles, como los seres animados, todos, de la naturaleza se mueven bulliciosos, en un ir y venir, preparando sus platos para el desayuno, brebaje sano, de leche y mate cocido, de café con leche y la porción correspondiente de pan o galleta que comen con satisfacción porque su vida regular y a horario con la naturaleza no necesita estimulantes ni ruegos ni promesas ni amenazas. La naturaleza ejercita en sus cuerpecitos esa acción estimulante que los mueve a la vida sin más intervención que la de esa fuerza orgánica regularizada con la acción sedativa del aire limpio, de la luz amplia y de la alegría espiritual propia de esa edad sin preocupaciones.

Después del brebaje viene la formación. La gimnasia metodizada realiza en esos tiernos cuerpos una obra maravillosa: agilidad, fuerza muscular, bienestar orgánico y esta es la edad en la que hay que prepararse para fortalecer el cuerpo y dar vigor al espíritu y esto no obstante ¡cuántos son los padres que se olvidan de la acción estimulantes de la gimnasia!

Ya tarde, cuando viejos, se acuerdan de recurrir a ella y unos con clavas, otros con flexiones, los más con paseos cotidianos, van pregonando entre sus iguales: hoy hice veinte flexiones seguidas, hoy caminé treinta cuadras... ¡Inocencia tardía!

Al cuerpo hay que prepararlo en la niñez para evitar los sedimentos, las cristalizaciones que se esconden en los rincones de nuestro organismo.

No privemos al niño de sus movimientos, por el contrario, corramos en su ayuda dándole los elementos que le sirvan para multiplicar su valor.

Luego viene la enseñanza *scout*, nudos, telégrafo, semáforo, rastreo, primeros auxilios, etc., el programa del *scout* de tercera, segunda o primera clase.

En otras horas, juegos: football, basket-ball, rescate, etc., que le dará la alegría infantil tan necesaria en el niño para que su vida sea amada y llena de nobleza y verdad.

Quizá muchos de mis exalumnos lean estas líneas y al leerlas han de recordar estas mismas palabras dichas en el aula, pero no es suficiente recordarlas, hay que practicarlas para honor de las enseñanzas y gloria de los beneficios de la escuela.

Niños de . . . . . ., la vida del *scout* en el campamento está llena de alegrías, es la colmena que en silencio trabaja la salud del cuerpo y adorna el alma con la flor de la verdad que produce la fragancia del bien.



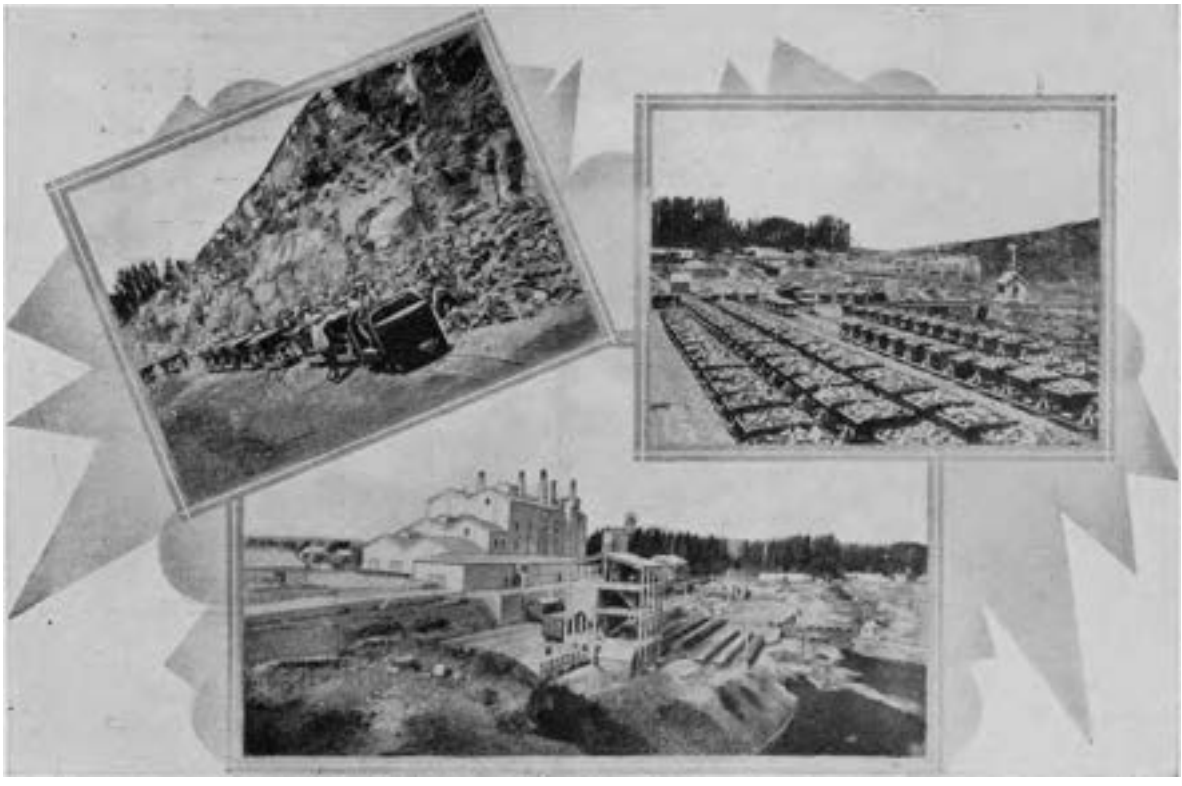
LAS GRANDES INDUSTRIAS

Caleras Avellaneda

Fundada en el año 1919, es decir, 15 años atrás, la Sociedad Anónima que lleva como nombre el del epígrafe inició sus actividades industriales en Avellaneda, que ocupa con sus modernas instalaciones una superficie de 5600 m^2.

podemos afirmar que representa uno de los yacimientos calcáreos más valiosos y extensos de la República.

Las perforaciones de exploración efectuadas en las canteras de San Jacinto han comprobado la existencia de piedra calcárea en composición casi uniforme hasta una pro-



Calera Avellaneda. Vista panorámica de varias secciones de los establecimientos en Olavarría, FCS

Hoy esta Sociedad posee en Olavarría las famosas canteras San Jacinto, en donde se encuentra instalada la más moderna fábrica de cal del continente.

Con un capital de 2 000 000 de pesos, a diez kilómetros de Olavarría, y con una capacidad productiva de 8000 toneladas anuales,

fundidad de 80 metros. El destape es fácil y no requiere grandes gastos, dado que la piedra calcárea surge hasta la superficie.

Si se calcula como término medio una profundidad explotable de solamente 25 metros, una hectárea provee aproximadamente 600 000 toneladas de piedra caliza, es decir,

las 75 hectáreas con que cuenta aseguran la materia prima necesaria durante 150 años para una producción anual de 200 000 toneladas de cal o cemento.

La muy excepcional uniformidad de la piedra calcárea coloca a sus productos una situación envidiable. Aparte de la piedra calcárea en la formación del suelo abundan la arcilla y el loess, aprovechables en la fabricación de cemento portland.

La nueva fábrica de cemento construida superará en cuanto a economía de explotación y perfección técnica a todas las demás hoy existentes y la insuperable materia prima, que no admite dudas, permite asegurar que la calidad del cemento será por lo menos igual a la de las mejores marcas importadas.

La posible observación de que la construcción de esta nueva fábrica de cemento portland podría causar un exceso de producción en el país queda refutada por los siguientes datos:

— El consumo de cemento portland en la Argentina marca desde hace muchos años un constante ascenso. En el año 1910, cuando el país aún no contaba con su propia industria, se importaron, según la estadística, 300 000 toneladas de cemento portland. En el ano 1930 el consumo de la República llegó a 812 000 toneladas, cantidad que quedó cubierta por 427 000 toneladas de cemento importado y 385 000 toneladas producidas en el país.

— Considerando que en 1930 la crisis general reinante ha afectado seriamente también la actividad edilicia, puede suponerse que, bajo condiciones solo medianamente normales, el consumo ascendería a 850 000-900 000 toneladas por año, y si se toma en cuenta la realización, aunque parcial, del proyecto del Superior Gobierno, que prevé la construcción de una extensa red de caminos, el consumo de cemento fácilmente llegará a 1 000 000 de toneladas por año.

— La capacidad productora total de las fábricas argentinas se eleva hoy aproximadamente a 550 000 toneladas por año; quiere decir que aún con un apreciable aumento en la producción por la nueva fábrica, el consumo anual del país tendrá que recurrir a la importación para cantidades importantes.

Teniendo presente que esta Sociedad ha pagado desde su primer ejercicio completo siempre dividendos que han ascendido hasta un 16 % y aún en los años desfavorables con excepción del último ejercicio nunca han sido menores del 6 %, puede contarse con seguridad que la rentabilidad de la Empresa aumentará considerablemente por la incorporación de la fábrica de cemento portland en las favorables condiciones descriptas y que por consiguiente se podrán seguramente prever para el futuro ganancias muy superiores a las hasta ahora obtenidas.

Compenetrado de la necesidad de evitar toda mayor demora, el Directorio ha adoptado un plan de realización técnica y de financiación que en todo responde a las condiciones actuales.

Es en verdad con gran satisfacción que nuestra revista deja consignada la importancia de la SA Calera Avellaneda, orgullo de la industria argentina.

Loma Negra (SA)

Las grandes fábricas de Loma Negra están ubicadas a pocos kilómetros de Olavarría. Ocupan un área extensa de tierra. Es, se puede decir, un pueblo nuevo fabril.

El establecimiento principal, compuesto de varios cuerpos de edificación sólida y moderna, con sus gigantescas chimeneas y sus enormes silos, dan una expresión de grandeza evidente, de los muchos millones de pesos invertidos en esta importante industria.



Vista general de la calera

La compañía, que parece no descuidar detalle, ha cedido a los obreros tierras para sus viviendas, y es así que aquella ya tiene su población obrera, donde existen comercios, escuelas, capilla, teatro, plaza de deportes, etc.

El ingeniero señor Becker, que dirige el establecimiento desde su fundación, nos introduce y nos da detalles gentilmente de todo cuanto nos interesa y nos llama la atención.

En verdad necesitaríamos muchas páginas para describir la magnitud del establecimiento, pero, dado el espacio y el tiempo que hoy disponemos, vamos a dejarlo para otra oportunidad y solo nos concretaremos a citar algunos datos salientes.

El establecimiento cuenta con un montaje de maquinarias de lo más moderno y posee los grandes motores diesel que distribuyen una fuerza motriz de 5400 HP.

Los motores y las fábricas trabajan constantemente noche y día.

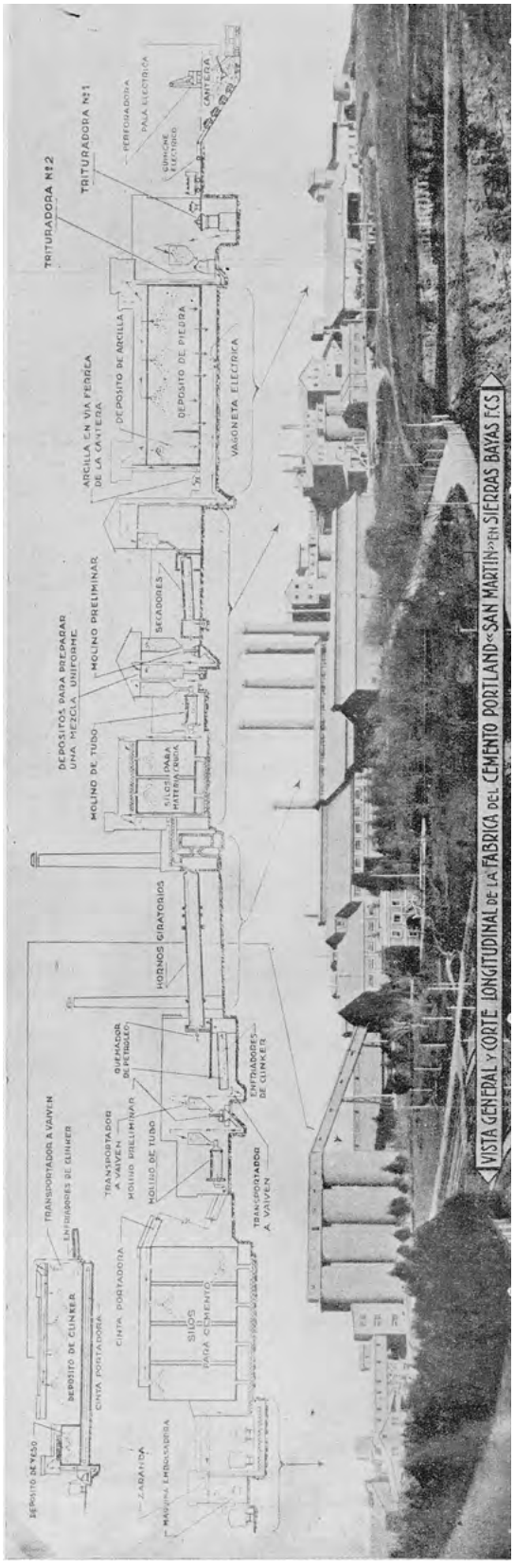
Se emplean en el establecimiento actualmente setecientos obreros, en otras épocas mayor número.

Las fábricas producen los siguientes productos: arenas, granizos, adoquines, pedregullos, cordón granito, cales vivas, etc., y el gran producto: cemento portland Loma Negra.

De todo esto tiene en la actualidad una producción de 220 000 toneladas anuales, que ello solo expresa la importancia y el porvenir de esta sola fábrica. Quizá la más importante de las que se explotan al presente.



Una de las salas de máquinas



El grabado nos exime de expresar la importancia de estas caleras

Fábrica de los cementos San Martín e Incor

La fábrica del cemento San Martín está situada en Sierras Bayas, FCS, partido de Olavarría, provincia de Buenos Aires, a 330 kilómetros de la Capital Federal.

Tres son los componentes principales del cemento portland: caliza, arcilla y yeso. La caliza se encuentra en Sierras Bayas en relativa abundancia, recubierta solo por una capa de loess pampeano —arcillas impurificadas por algo de tosca— que en parte se aprovechan en la Fábrica. El yeso procede de Río Negro.

Se inicia la explotación de la cantera por el derrumbe, mediante barrenos, de una gran cantidad de piedra, por lo común 30 000 a 40 000 toneladas, empleando para ello gelinita en cantidad hasta de 6000 kg por cada voladura.

Unas excavadoras cargan las vagonetas de piedra, que son llevadas hasta la fábrica, donde empieza la trituración progresiva, pues el material debe llegar al estado de polvo casi impalpable. La primera trituradora es un potente mecanismo, donde un pilón ranurado de acero al tungsteno quiebra la piedra contra las paredes laterales.

Las segundas trituradoras análogas a la primera son de tamaño menor. Existen dos de capacidad equivalente que reducen la piedra a un tamaño menor de 5 cm. Mediante una disposición de elevadores y cinta transportadora, el material se descarga de continuo dentro de un enorme depósito de material crudo.

Parte del depósito se destina para la arcilla, la que se transporta del lugar de extracción en vagonetas iguales a las de la piedra.

El depósito tiene bajo nivel dos túneles de descarga por donde circulan las vagonetas que conducen el material a los molinos Williams, en los cuales se verifica la tercera molienda. A la salida de los molinos Williams, el material va a los secadores, donde la temperatura llega a 130°C, mediante unos quemadores de petróleo ubicados en la parte inferior del tubo rotativo por el cual circula el material para secarse. Al

llegar aquí ya tienen una regulación aproximada la caliza y la arcilla, pero por sucesivas correcciones se llega a una homogeneidad perfecta.

La cuarta molienda la efectúan los molinos trituradores verticales. Estos molinos tienen tres pilones que por efecto de rotación se "abren" y en virtud de la fuerza centrífuga aplastan el material contra un fuerte aro empotrado en una base de hormigón, saliendo el material molido a través de un tejido metálico, mientras el resto sigue sometido a la acción de los pilones. Cada molino es accionado por un motor sincrónico de 350 HP.

Por las variaciones que se pueden hacer en la descarga de los tanques que se llenan con el material que sale de los trituradores verticales, el Laboratorio Químico consigue otra regulación o corrección de la mezcla y luego se verifica la quinta molienda por medio de los molinos tubulares horizontales. Cada molino contiene en su interior 40 000 kg de las bolas de acero que, al entrechocarse con el material, lo reducen a polvo casi impalpable. Son accionados por un motor de 450 HP cada uno.

Queda el material listo para los hornos de calcinación, entre tanto, depositado en silos especiales. La mínima diferencia que puede existir en el porcentaje de carbonatos del material contenido en los silos la elimina el Laboratorio Químico, fijando la proporción que debe descargar cada silo para alimentar los hornos, con lo que se consigue una corrección de gran exactitud.

Los hornos son unos enormes tubos giratorios de 53 metros de largo y 3 metros de diámetro, revestidos de material refractario. Cuando están vacíos pesan 500 toneladas. Cada horno es accionado por un motor de 70 HP. En los hornos se verifica lo más interesante y fundamental de la fabricación del cemento portland, porque ya no es el material una mezcla de caliza y arcilla, sino que por acción del calor —unos 1500°C— la sílice y la alúmina de la arcilla forman compuestos químicos muy complejos de silicatos tricálicos y aluminatos de cal. A la salida del horno el material se denomina "clinker".

El clinker, después de pasar por los "enfriadores", va a otros trituradores verticales, idénticos a los ya descriptos, con la sola variante que, al entrar a estos molinos, se le adiciona una determinada proporción de yeso. Finalmente sigue la molienda en otros molinos tubulares horizontales también iguales a los ya referidos, y el cemento se deposita en los silos que alimentan las máquinas embolsadoras. El envase es automático y llama la atención la rapidez y exactitud en llenar las bolsas con un mismo peso de 50 kg neto. Cada máquina embolsadora llena hasta 1170 bolsas por hora. El cemento San Martín se envasa en bolsas de género o de papel. El cemento Incor se envasa únicamente en bolsas de papel.

El Laboratorio Química ejerce el más severo control durante todo el proceso de la fabricación, regulando de continuo la mezcla, analizando el clinker y el cemento, además del combustible y del agua de alimentación de las calderas. El combustible que se utiliza es fueloil de Comodoro Rivadavia.

Todo el cemento es sometido a escrupulosos análisis y ensayos de resistencia antes de salir al mercado consumidor. El primer despacho del cemento San Martín se efectuó el 11 de febrero de 1919.

EL FOOTBALL EN AVELLANEDA ES COMO UNA PICA PLANTADA EN FLANDES

POR "UN HINCHA"

El número dedicado a Avellaneda exige, aunque breve, una referencia al aspecto deportivo de la ciudad. Templada en el yunque del trabajo, admirablemente laboriosa, habían de tener sus habitantes inclinaciones deportivas para descanso de los músculos, tensos por la labor cotidiana, para serenidad de los espíritus y para alegría de la retina.

Los pueblos grandes tienen inclinaciones sportivas; Avellaneda no podía dejar de tenerlas y le sobran motivos para sentirse orgullosa en ese aspecto. El deporte de Avellaneda es como una pica plantada en Flandes.

De sus terrenos baldíos salieron los jugadores más extraordinarios. Se iniciaron en sus potreros para convertirse en ídolos de la afición, vistiendo las casacas que se encargaron de subrayar con gloria. En la primera generación de grandes jugadores, genuinamente criollos formaron: Canavery, Ohaco, Reyes, Marcovechio, Hospital, Olazar, Sande, Garré, Collazo, etcétera.

Ellos se encargaron de implantar una técnica nueva, mezcla de brillo y eficacia, que desplazó a aquella otra, mecánica y matemática, del glorioso Alumni. Construyeron el nuevo sistema, que luego daría personalidad propia a nuestro football, al football que más tarde habría de pasearse con arrogancia triunfante por todos los campos deportivos del mundo, llenando de admiración a los públicos de los distintos países.

Y los discípulos aprovecharon bien las enseñanzas dejadas por esos verdaderos maestros del deporte nacional por excelencia. Avellaneda tuvo años después las dos mejores alas de ataque: Perinetti-Ochoa, en Racing. y Seoane-Orsi, en Independiente. Ambas parejas, con el nexo admirable que fue "Nolo" Ferreyra, constituyeron la mejor línea de ataque con que contaban nuestros equipos representativos. La mejor, en los dos aspectos: como eficacia y espectáculo.

Nueve campeonatos conquistados por Racing, y dos por Independiente, sirvieron para cimentar la fama de estas dos entidades, cuya popularidad y prestigio han llegado no solo a los rincones más apartados del país, sino que han traspuesto nuestras fronteras.

Frente a ellos, y especialmente ante Independiente, cayeron los *teams* extranjeros más famosos que llegaron a nuestro país. El *team* inglés, Third Lanark FBC, el 29 de octubre de 1923 fue vencido por dos a uno, gracias a la potencia del *shot* de Orsi, que todavía sigue luciéndose en Italia, y el Barcelona sufrió frente a los rojos la derrota más categórica de su actuación en nuestras canchas.

Han de sentirse satisfechos aquellos muchachos de la época de los balbuceos del football de la obra que iniciaron con sus hazañas en los *fields*, obra que habían de continuar luego los dirigentes que, como ellos, se identificaron con la institución a que pertenecían, hasta llevar a los dos clubes a la situación brillante, económica y deportivamente, en que se encuentran en la actualidad.

Independiente posee, desde hace años, la cancha de mayor capacidad del país. Su magnífico estadio es un verdadero orgullo, no solo

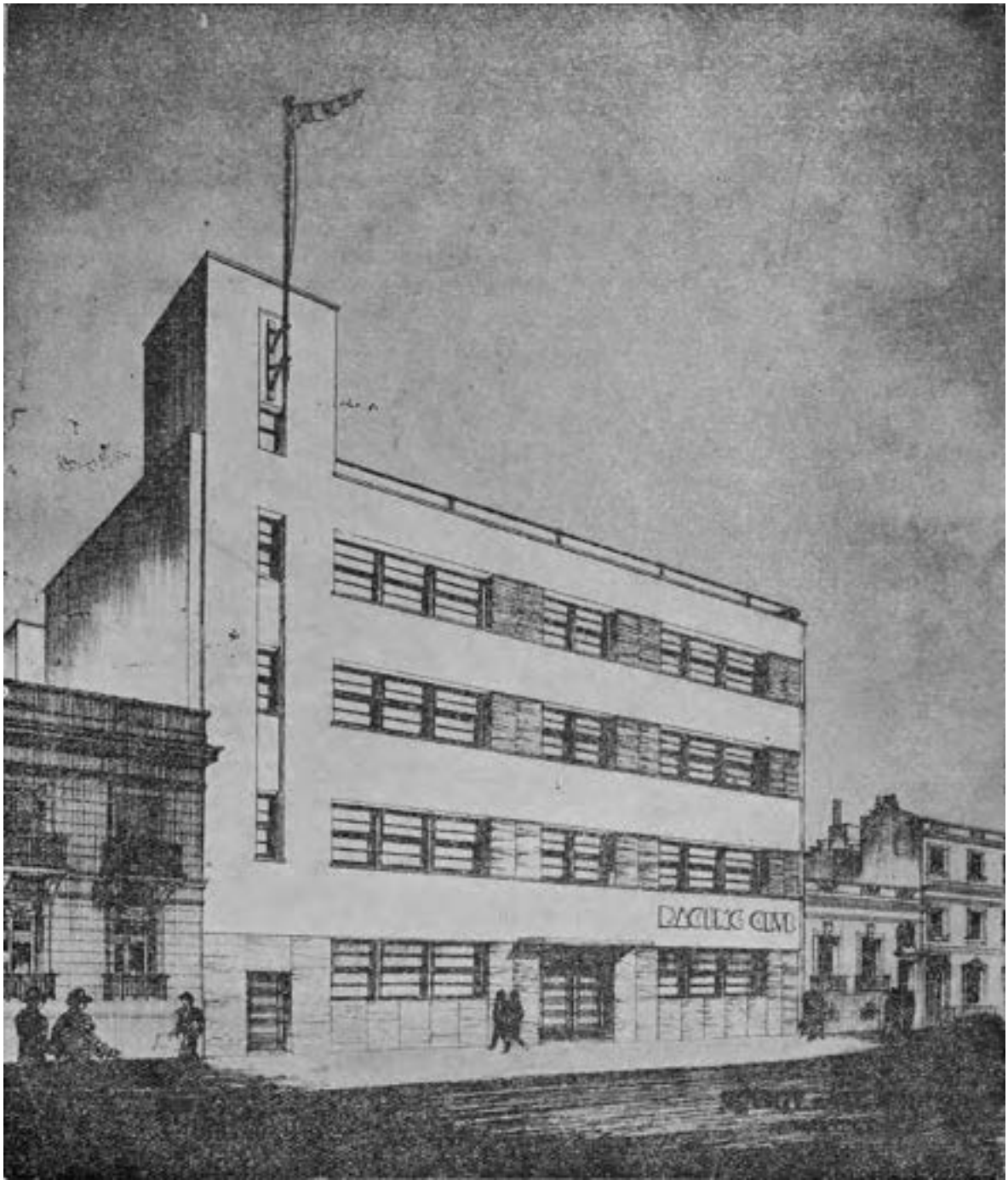
para la institución, sino para todo el deporte del país. Ha sido escenario obligado de los grandes cortejos internacionales, como si su misión fuera continuar el espectáculo incomparable que sus *cracks* ofrecieron en los tiempos, ahora un tanto lejanos, del pequeño *field* de Crucecita.

En cuanto a Racing, sus asociados han visto cristalizar recientemente la más grande aspiración de un deportista. El club ha levantado en plena Avenida Mitre, en el corazón de la ciudad, un magnífico edificio social que es, indudablemente, el más alto exponente del adelanto de nuestras instituciones deportivas.

Hay motivos, pues, para que los deportistas de Avellaneda se sientan orgullosos. Las dos grandes instituciones que cobija a la juventud de la ciudad justifican, a cada paso, sus prestigios y los confirman con grandes obras.

Y los socios fundadores de estas entidades, así como aquellos jugadores que actuaron en la primera época, han de observar admirados la obra que iniciaron y que, seguramente, no habrán pensado nunca que esos clubes llegarían a la situación progresista en que se encuentran. E imaginarán, con profunda satisfacción, lo que podrán ser con el tiempo, si continúan contando con dirigentes entusiastas y emprendedores como los que han tenido hasta el presente, y equipos de formidables, capaces de aumentar, merced a su habilidad y destreza, la enorme popularidad que tienen entre la afición.





Nuevo edificio del Club Atlético Racing, sobre la avenida Mitre





Vista aérea del gran estadio Club Atlético Independiente

INFORME SOBRE RESULTADO DEL TREN VIVERO EN LÍNEAS DEL FERROCARRIL PROVINCIAL

POR EL INGENIERO AGRÓNOMO E. MATTA VERA

La Plata, noviembre 6 de 1934

Señor Director de Agricultura, ganadería e Industrias, don Juan Ortiz de Rozas. —S/D.

Me dirijo al señor director para informarle respecto de la comisión que tuvo a bien encomendarme al frente del Tren de Fomento Rural por la línea del FC Provincial, secundado por los auxiliares señores Guillermo Sliffer y Amadeo Falloca.



El director del Normal de Pehuajó, profesor Gauna, con los alumnos de tercer año, en su visita al tren de fomento rural

La impresión que he tenido ocasión de auscultar del público que ha concurrido a visitarlo corrobora el concepto que he dado a conocer al señor Director, a raíz de los trenes viveros que se me confiaron que, indiscutiblemente, dejan un saldo favorable, por la enseñanza que imparte a la población rural como asimismo a los alumnos de las Escuelas primarias y de Enseñanza media, que con el personal docente se han hecho presente. Si a esto se agrega la facilidad que han tenido los agricultores que han podido adquirir semillas de maíz de las variedades amarillo común, canario de ocho filas y cuarentón colorado, semilla descendiente de segunda siembre, del criadero del Ingeniero Klein, de las que alcanzaron a venderse 340 bolsas, no puede ocultarse que esos chacareros, siempre que el años sea normal, alcanzarán a obtener una mejor producción de granos; palpando así de cerca la ventaja que entraña emplear en la sementera, de buen origen. En lo que respecta a la semilla de girasol, también se interesaron en comprar, habiéndose llegado a vender 45 bolsas con un total de 2100 kilos de granos. De disponer para el año próximo de una mejor semilla de esta oleaginosa, y a medida que se vaya conociendo como cultivo

remunerador, encontrará mejor ambiente. La venta de sulfuro de calcio también ha tenido bastante aceptación y cada año es de esperar sea mayor la demanda a medida que se difunda el servicio que presta la Repartición al valerse de trenes-viveros y de fomento rural para ponerse más en contacto con los pobladores de la campaña, que se sienten un tanto aislados de la acción que irradian las reparticiones técnicas oficiales.

demanda de los productos ofrecidos han sido destacadas.

Durante el desarrollo de este viaje fueron dictadas conferencias y clases prácticas en las estaciones siguientes: Nueve de Julio, el ingeniero Juan J. Pividal; en Pehuajó, el ingeniero Diego J. Ibarbia sobre cooperativas, y el ingeniero José V. Natta Maglione sobre arboricultura frutal y forestal; en Fortín Olavarría, el ingeniero Juan J. Pividal sobre cultivo de



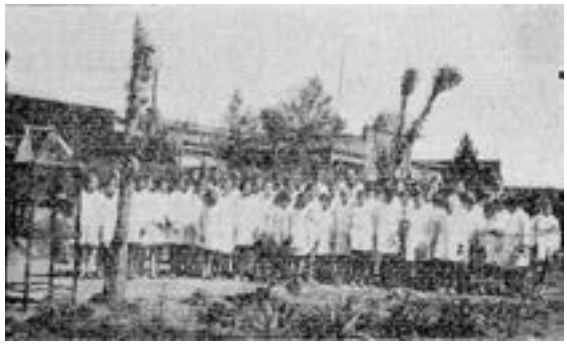
El ingeniero agrimensor Natta Maglione, en Pehuajó, explicando al personal docente y alumnos del tercer año del Normal y de la Escuela Sarmiento acerca de la campaña de fomento forestal y frutícola, a cargo de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias

Nuestra campaña, señor director, así como los centros urbanos del interior, aprecian la preocupación de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Provincia como lo testimonian los comentarios elogiosos de los periódicos locales y de los corresponsales, como algunos de cuyos recortes adjunto.

Acompaño asimismo las mejores fotografías tomadas en las estaciones del itinerario; debiendo destacar que si en cada una de estas el público no afluye por igual es por la circunstancia que en algunas la propiedad rural no está mayormente subdividida y la población por consiguiente se encuentra muy diseminada. En cambio, en estaciones como Pehuajó, Fortín Olavarría, Nueve de Julio, Azul, Olavarría, donde la densidad de la población urbana y rural es mayor, se refleja por los números de los valores de venta que la

girasol, y el doctor Alfredo Canavessi sobre fiebre aftosa; en Roosevelt el ingeniero agrónomo Luis U. Papini, agrónomo del Provincial, sobre el cultivo del girasol. Clases prácticas sobre plantaciones de frutales y forestales fueron dictadas en Olavarría por el ingeniero José Natta Maglione, teniendo como elementos plantas donadas por el Tren de Fomento Rural en las Escuelas primarias de Fortín Olavarría y de Roosevelt por el ingeniero Juan J. Pividal y el que suscribe.

Refiriéndome al segundo itinerario, los dos centros más importantes en que hizo escala el Tren de Fomento Rural son Olavarría y Azul. El tiempo desfavorable restó concurrencia de público, sin embargo, merece subrayar que llegaron compradores por semillas de maíz y girasol así como sulfuro de calcio, productos que serán cada vez más solicitados si con suficiente



Alumnos de la escuela primaria de Mira Pampa, que efectuaron plantaciones dirigidos por los ingenieros agrimensores Pividal, Papini y Natta Vera

anticipación, en época oportuna, esa Dirección se encarga de ofrecerlos.

En Azul, entre el público que visitó el Tren de Fomento Rural, concurrió el intendente municipal, el presidente de la Sociedad Rural local, el rector del Colegio Nacional, el inspector seccional de la Dirección General de Escuelas de la Provincia, quienes emitieron conceptos favorables acerca de la campaña de fomento que realiza esa Dirección.

plantación teniendo como base elementos donados por el tren a mi cargo.

El agrónomo del Provincial, ingeniero Luis U. Papini, y el personal técnico, que destacó esa superioridad para el ciclo de conferencias, han contribuido indiscutiblemente a despertar el ambiente en las escuelas así como en la población rural acerca de la acción oficial de fomento agrícola y la cual deberá ser intensificada como lo reflejan la serie de recortes a que he hecho referencia.

Los jefes de las estaciones de los dos itinerarios han prestado con buena voluntad su concurso, que tiene gran valor por la circunstancia esencial de ser ellos los más vinculados con la población del campo. Merecería, señor director, como un estímulo señalar al señor administrador general del Provincial ese reconocimiento.

Me permito por último dejar expresado que la venta de plantas ha sido más limitada que las que han arrojado los trenes-viveros N.º 1 y 2 que se me confiaron con el mismo recorrido,



Vista parcial de alumnos de la escuela provincial número 13, en su visita en Pehuajó al tren de fomento rural

En Velloso, el ingeniero agrónomo Juan J. Pividal, en la Escuela local acompañado por el ingeniero Luis U. Papini y el que suscribe se ocuparon de dar una clase práctica sobre

por haberse concretado teniendo en cuenta la estación del año a especies forestales y frutales de hoja permanente.

De proseguirse en la zona del Ferrocarril Provincial y según la época, interviniendo



La Escuela Sarmiento de Pehuajó, con la directora, en su visita al tren de fomento rural



Vista parcial de alumnos del tercer año de la Escuela Normal Mixta de Pehuajó

más de cerca en las principales actividades agrícolas, con la venta de cereales y lino, y por otra parte, ofreciendo las especies frutales y forestales más aptas para la región, según lo hayan comprobado los trenes viveros que ya han corrido en la zona, vinculando este fomento con clases alusivas en las escuelas primarias y de enseñanza media, no trepido en afirmar que esa Dirección llenará un rol de apreciable beneficio en la población rural.

La serie de fotografías tomadas, al pie de las cuales se hace la referencia pertinente, dan una mejor idea, en relación con la importancia de la localidad visitada, de la acción desplegada por esa Dirección con el apoyo del Ferrocarril Provincial mediante el Tren de Fomento Rural.

A continuación, el siguiente cuadro:

Resumen de venta	
	$ m/n
340 bolsas semillas de maíz a $ 6,80 c/u	2312,00
45 bolsas semillas girasol a $ 6,50 c/u	273,00
Frutales, forestales y plantas de adorno	854,00
Sulfuro de calcio, 100 botellas, a $ 0,20 c/u	20,00
Específicos veterinarios	3,00

Sin otro motivo, saluda al señor director con toda consideración.

Ing. Agr. Eduardo Natta Vera
Encargado Tren Fomento Rural

AUTODEFENSA DEL AGRICULTOR

POR EL INGENIERO AGRÓNOMO MANUEL RODRÍGUEZ (H.)

La economía de la chacra y el costo de producción

Lo que llamamos adversidad no es siempre el producto incontrolable de factores negativos u opuestos a nuestras aspiraciones; a menudo, es el fruto de nuestra imprevisión, de nuestra pasividad o de nuestra confianza. Es así que los grandes luchadores trocan la admiración en experiencia, nutren en ella su acción y la convierten en el mágico talismán que oponen a la fatalidad o la «mala suerte».

Para la mayoría de los agricultores, la agricultura constituye todavía una rutina, cuanto más un arte que no requiere aprendizaje, y cuyos resultados, buenos o malos, dependen casi por entero de las condiciones climáticas o de otro orden, contra las que nada puede hacer para defenderse.

Sin embargo, no es así. La agricultura es a la vez un arte y una ciencia, participando también de las características de un negocio y requiriendo como tal las condiciones de atención, previsión y conocimiento, para conducirlo con éxito.

Estas líneas tienen por objeto estimular en el agricultor la adopción de medidas que, sin originarle mayores desembolsos, le permitan llegar a la obtención de una mayor economía en el costo de producción, que es uno de los factores esenciales de su defensa. Desearíamos también que ellas contribuyeran a estimular el espíritu de previsión, tan necesario en un medio agrícola como el nuestro, donde la improvisación, falta de método y dilapidación concurren como causa de estancamiento o fracaso de muchos agricultores.

Tocaremos a continuación algunos puntos esenciales en relación con el rema de este artículo, dejando otros, no menos interesantes, para otra oportunidad, por falta de espacio para tratarlas ahora.

La monocultura y el cultivo especializado

El cultivo único es una práctica generalizada en muchos de nuestros centros agrícolas. No es, sin embargo, la aconsejable al agricultor previsor que no quiere arriesgar todo el trabajo de un año jugándoselo, como si dijéramos, a una sola probabilidad. Si cultivamos trigo, maíz o lino solamente, podemos acertar con un año favorable y buenos precios, preso esto a costa de una menor seguridad de compensación si las cosas no pasan así, como consecuencia de contrariedades climáticas o de otro orden que mermen nuestra cosecha o nos dejen sin ella; o bien si el mercado no ofrece precios remuneradores.

La más elemental precaución aconseja disponer de dos o más cultivos en la chacra para poder defenderse mejor en tales casos. Si el trigo rinde poco o se pierde, o está en baja, puede compensar el lino o el maíz, o la avena, etcétera. Una enfermedad o un accidente climatológico que afecte a un cultivo será equilibrado por el buen rinde o mejor precio de otro.

Por otra parte, el empleo de más de un cultivo permite la rotación de ellos en la chacra, lo que contribuye —entre otras ventajas— a bajar el costo de producción.

¿Cómo? Por las siguientes circunstancias: 1.º, el suelo descansa durante uno, dos o tres años, en relación con las substancias o elementos fértiles extraídos por un mismo cultivo, y, como consecuencia, cuando este es vuelto al mismo lugar al cabo de ese número de años, el suelo ha vuelto a recuperar su fertilidad, obteniéndose mayor cantidad de productos. Y ya sabemos que esto es lo que debe buscar el agricultor: más producto por hectárea para los mismos gastos de cultivo, o, lo que es lo mismo, menor costo de producción por cada quintal de cereal cosechado; 2.º, desde el punto de vista de la calidad, también resulta ventajoso el cultivo múltiple, tanto más si se emplean plantas como el maíz (o la papa, en ciertas regiones), que contribuyan a la limpieza del campo, siguiendo a plantas que se defienden mal como el lino. Se consiguen en esta forma productos más limpios, y, por lo tanto, de más fácil colocación y mejor precio.

No pretendemos con esto aconsejar que todos los agricultores, sin excepción, deban adoptar como norma la pluricultura en su forma integral y perfeccionada. En ciertos casos solo será posible al agricultor dedicarse a dos o tres cultivos. Tampoco significa desconocer que en regiones privilegiadas para determinado cultivo, o donde los arrendamientos hacen más ventajoso uno de ellos, se dedique el agricultor a otros mucho menos productivos. Reconocemos, por el contrario, que sería un error económico hacerlo.

En cambio, en regiones de menor bondad o donde no se presentan tales obstáculos, el cultivo especializado tendría un complemento inapreciable en la adopción de uno o dos cultivos más, a los cuales se les dedicaría una menor extensión y constituirían casi un seguro en los casos de mal año para la cosecha principal.

Las máquinas agrícolas descuidadas aumentan el costo de producción

Las máquinas agrícolas disminuyen el costo de producción porque economizan tiempo y dinero. Ellas cuestan no solo por lo que valen, sino por las reparaciones que exijan durante su vida. Pero entre una máquina agrícola descuidada y otra a la que se presta la atención debida existe una diferencia que puede ser muy grande en su acción o influencia sobre el costo de producción.

Vamos a ilustrar al agricultor con un ejemplo: una máquina de cultivo tiene una duración limitada; durará más o menos según se la cuide y según se la trate en su manejo. Esa misma máquina gastará también más o menos en composturas y repuestos de acuerdo con las condiciones de cuidado y trato. De tal manera que una máquina agrícola que cuesta pongamos $ 400 en manos de Pedro dura 8 años y origina en este tiempo $ 100 de composturas y repuestos; en manos de Juan, dura 12 años y origina solo $ 50 de gastos, trabajando ambas máquinas más o menos igual. ¿Qué resulta? Que los cultivos de Pedro tendrán que pagar por costo y reparación $ 500 en 8 años, mientras que los de Juan solo tendrán que pagar $ 450 en 12 años. Y esto quiere decir que mientras el primero tiene que sumar en el costo de producción $ 62,50 por amortización de la máquina y gastos de reparaciones, el segundo solo tendrá que recargar dicho costo en $ 37,50. Puede sacar ahora la cuenta el agricultor lo que representa un capital de máquinas útiles y aperos diseminados, mantenidos a la intemperie, sucios, mal lubricados y maltratados en su manejo, como ocurre con frecuencia al entregar máquinas valiosas a manos inexpertas o por propia ignorancia en su correcto funcionamiento.

Deben evitarse en las máquinas agrícolas de cualquier naturaleza los arreglos provisorios. Ellos son disculpables como único recurso cuando no se puede detener el trabajo y en arreglos de poca importancia; pero nunca se prolongará esta situación, porque sufrirá la vida de la máquina. Piezas atadas con alambre, tornillos reemplazados con clavos, reponer una pieza con otra similar, enderezar una torcida con una piedra o un hierro a falta de

herramienta adecuada; todo eso debe evitarse porque la máquina, aunque marche, sufrirá por un trabajo desajustado, costará más arreglarla y se acortaría su duración.

Proteja, pues, sus máquinas agrícolas y demás implementos de trabajo. Busque unas chapas usadas, maderas, lonas viejas que puede emblecar o aceitar con linaza, etcétera, para cubrirlas. Límpielas después de uso, desarmando las piezas que sea necesario; no deje que trabajen en seco; trate de conocer bien su manejo y funcionamiento, y, finalmente, no las entregue a cualquier mano. Todo ello contribuirá a que le cueste menos producir cada quintal de grano, lo que le significará un margen mayor de ganancia y estar en mejores condiciones para soportar una cosecha escasa o precios bajos.

El empleo de semillas de *pedigree* es indispensable

El uso de semillas de *pedigree* en las siembras es una práctica que, felizmente, va adquiriendo el favor de los agricultores. Las semillas de *pedigree* se diferencian de las semillas comunes en varios aspectos que se relacionan con el rendimiento, resistencia a las enfermedades, al frío, a la sequía, a los accidentes climáticos, etcétera, así como al valor comercial de sus cosechas. Ellas son obtenidas originariamente en establecimientos llamados Estaciones de Genética, donde se experimenta por selección y cruzamiento de centenares de variedades, cada una de las cuales presentan sus características, de las cuales se procuran fijar aquellos que se buscan (rendimiento, rusticidad, resistencia a las enfermedades, aptitud para el uso industrial, etcétera). Son trabajos nada fáciles que exigen un cuidado y perseverancia extraordinarios, ensayos pacientes y un número de años relativamente largos para poder llegar a ofrecer al agricultor una variedad destacada en cualquiera de los sentidos expresados más arriba (rendimiento, resistencia, etcétera).

Ahora bien, el agricultor debe saber elegir entre las variedades de *pedigree* aquellas más convenientes para la zona o localidad en que se encuentra. Queremos decir que no basta encontrarse ubicado en el área de difusión indicada para determinadas variedades de *pedigree*, porque esta áreas son, en la actualidad, muy extensas, abarcando regiones que pueden presentar diferencias apreciables de clima y suelo. Para saber lo que más le conviene, tendrá que observar personalmente los resultados de aquellas ya ensayadas por otros agricultores en años anteriores en cuanto a rendimiento, resistencia a enfermedades, frío, sequías, etcétera, se refiere y en la localidad. Aconsejarse en las personas o instituciones autorizadas (agrónomos regionales, estaciones experimentales, oficinas de agronomía de los ferrocarriles, etcétera).

Las semillas de *pedigree,* bien elegidas y sembradas en su época, constituyen el aliado más valioso que pueda tener el agricultor para bajar el costo de producción.

El comercio de los productos, animales y vegetales

Otro punto esencial dentro de la economía del agricultor es el comercio de sus productos. Este problema presenta dos aspectos: calidad de la mercadería (cereal o ganado) y momento de vender.

Por lo que se refiere al primer punto, tratándose de cereales, el agricultor debe procurar desde que comienza la cosecha hasta el momento que ha de venderla de obtener un producto de la mejor calidad y lo más limpio posible, vigilando para ello atentamente el momento más oportuno para el corte y el funcionamiento correcto de la maquinaria utilizada.

Un producto bien cosechado no es, sin embargo, todo; es necesario ponerlo a cubierto hasta el momento de la venta de mermas y deterioros. A tal fin debe empezar por una vigilancia estricta en la confección de las parvas o los trojes, según los casos. Nuestra

agricultura sufre pérdidas cuantiosas anualmente por deficiencias en la conservación de los productos: pérdidas por cereal deteriorado o inutilizado, desmejorado en su calidad y mermas desproporcionadas.

El cereal en grano o embolsado corre menos peligro; pero, aun así, las pérdidas pueden ser a veces considerables, por lo que no debe descuidarse tampoco este punto, tratando de poner el cereal en galpón en cuanto las circunstancias lo permitan.

El segundo punto a considerar es el momento en que más conviene efectuar la venta de los productos. Es razonable tratar de obtener por ellos el más alto precio posible; pero tampoco es aconsejable demorar la venta cuando se tiene un precio remunerador, más allá de un tiempo prudencial: 1.º, porque si se trata de productos agrícolas, se producen mermas y riesgos de distinta naturaleza, aparte del interés restado al capital que representan; 2.º, porque en realidad no sabemos si las cotizaciones no descenderán en vez de mejorar.

Tratándose de productos animales, debe tenerse presente que desde que nacen representan un valor que va creciendo, dejando, a la par, un beneficio que aumenta con la edad y peso del animal hasta un límite de buen estado y gordura: es en este momento que dicho beneficio alcanza su máximo; luego, y en circunstancias de un mercado normal, el beneficio comienza a descender con la edad del animal, de manera que cuanto más se tarda en su venta, tanto mayor serán las pérdidas, o, más exactamente, la disminución del margen de ganancia.

En términos generales, pues, no conviene, a la mayoría de los agricultores especular con los precios, sino vender cuando ofrezcan un margen razonable de utilidad.

No hay que confiar en las perspectivas de un buen año

La confianza en las perspectivas de un año favorable es corrientemente la causa de que el agricultor no tome las previsiones que lo ayudarían a sobrellevar mejor los resultados de un año adverso. En agricultura, no debe confiarse en el advenimiento de causas o circunstancias favorables a los intereses del campo, como lo sería un año de condiciones climáticas excelentes o un mercado de precios remuneradores, sino que debe más bien estarse alerta contra posibles contingencias adversas, adoptando por adelantado aquellas medidas que le permitan una ventaja o una compensación, procurando, a la vez, por todos los medios, reducir el costo de producción. Pero debe tener presente que producir al mínimo costo no significa gastar menos en el cultivo, sea en jornales, máquinas o semilla como único objeto, pues entonces puede ocurrir que resulte todo lo contrario al fin que se persigue. Efectivamente, si empleamos semillas de inferior calidad porque son baratas; si no destruimos la maleza porque representa un gasto; si utilizamos una mala sembradora o cosechadora por ahorrar unos pesos; si, en fin, no proporcionamos a los productos cosechados los cuidados o el reparo que necesitan para que no desmerezcan o perjudiquen hasta el momento de la venta, todo ellos conspirará para que, al final, el producto, escaso y malo, nos resulte con un elevado costo de producción. Claro que con buenos años y buenos precios es posible tener ganancias aún con un trabajo en tales condiciones; pero esto es confiar en el azar, y el agricultor que realmente se propone conducir su negocio por un camino firme nunca debe confiar en él, sino poner toda su capacidad, energía y previsión, a fin de que las consecuencias de un mal año no lo sorprendan, hallándolo en condiciones de poder soportarlas mejor.

Hay que ser oportuno

Si las cosas deben hacerse, debe obrarse a su debido tiempo. Esto tiene una importancia suma en agricultura. De la oportunidad

de una labranza o de una siembra depende muchas veces la suerte de una sementera. Todos sabemos que levantar el rastrojo es una operación beneficiosa, pero lo que no todos parecen saber es que ella debe ser efectuada cuanto antes una vez levantada la cosecha. Con ello se consigue tener la tierra preparada para aprovechar al máximo las aguas de lluvia en la temporada del año que caen con más abundancia. Si el rastrojo está sin arar, las aguas no penetrarán en el suelo con facilidad, se deslizarán en parte por los declives o desniveles, y, la que penetra, se evaporará con más facilidad. Además, el rastrojo levantado a tiempo permite una mayor oxidación de las substancias contenidas en el suelo (fertilización), a la par que asegura una más completa transformación de los restos orgánicos (tallos, hojas, raíces), para que puedan ser aprovechados por las próximas cosechas.

De igual manera, una siembra efectuada fuera de su debida oportunidad puede influir decisivamente sobre el rendimiento, y, en algunos casos, puede comprometer seriamente su resultado. Las fechas de siembra están, efectivamente, relacionadas con el macollaje y la resistencia de las distintas variedades a los accidentes climatológicos, enfermedades, etc. Tanto más debe prestar el agricultor toda su atención a este punto, si utiliza en sus siembras variedades de *pedigrée*, cuyas bondades se revelarán al máximo si se las cultiva de acuerdo a sus características vegetativas.

El rastreo de las tierras exige igualmente ser efectuado en su precisa oportunidad. Especialmente en las zonas donde la precipitación pluvial (lluvias) es escasa, interesa que esta operación no sea demorada en cuanto las circunstancias lo permitan. Tanto más si la tierra ha sido apelmazada por una lluvia abundante, debe procederse al rastreo inmediato, porque la evaporación es intensa después de aquella, debido al fenómeno conocido con el nombre de *capilaridad*. El rastreo destruye la capilaridad, impidiendo la ascensión del agua contenida en el suelo. La primera capa de tierra removida por las rastra se seca más pronto, es cierto, pero ella luego sirve de capa o manto protector que dificultará la pérdida de agua por evaporación.

De manera, entonces, que un rastreo efectuado a su debido tiempo constituye una medida previsora permite ir almacenando en el suelo, en gran parte, las lluvias caídas, como preciosa reserva de las futuras sementeras.

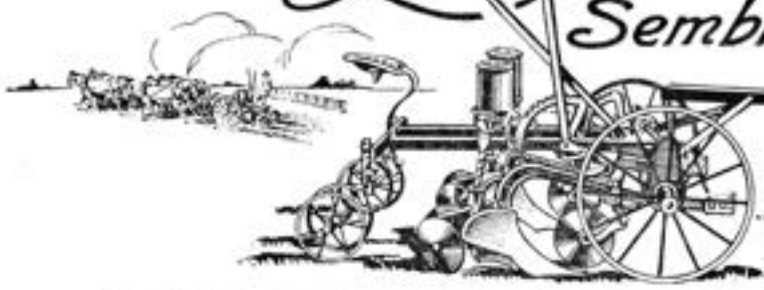
Dos palabras finales

Hasta aquí nos hemos ocupado de todas aquellas medidas que pueden ser puestas en práctica por los agricultores en general, con el fin de mejorar su situación económica, sin implicarle mayores gastos; medidas todas ellas que tienden directa o indirectamente a bajar el costo de producción de cada quintal de grano por la calidad y la cantidad.

Para el agricultor que es dueño de la tierra que trabaja, las posibilidades que se ofrecen a su iniciativa son inmensamente mayores. Los renglones de explotación de su chacra pueden ser paulatinamente aumentados, encaminando sus actividades hacia la perfección en el sistema de explotación del suelo por la asociación armoniosa de la agricultura y la ganadería, cuyo *desiderátum* es la granja.

No es que pretendamos aconsejar que el chacarero deba transformarse de la noche a la mañana en granjero. Ello requiere conocimientos que no pueden adquirirse con lecciones o por escrito, las que solo pueden proporcionar orientaciones a los que se inician y contribuir al perfeccionamiento a los que ya poseen la industria en marcha; pero sí puede el agricultor propietario encaminar gradualmente sus actividades hacia este género de explotación de la tierra que ha producido el engrandecimiento de regiones agrícolas enteras, donde se ha adoptado y difundido.

Las Mejores Sembradoras:



Sembradoras de Maiz
"LISTER-TRIUNFO"
Nº 395 de un surco
Nº 652 de dos surcos

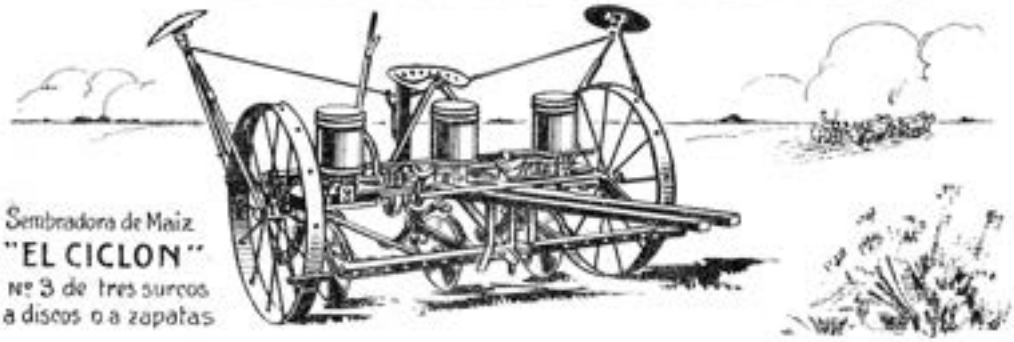
Famosas por su Seguridad

Nuestras Sembradoras de Maíz "CICLON", a zapatas o discos, para las zonas de condiciones climatéricas regulares y las "LISTER-TRIUNFO" para las zonas de pocas lluvias (cultivo de secano) son famosas por su seguridad en la distribución de la semilla y su incomparable duración, adaptándose admirablemente para los propósitos que las recomendamos.

Enviamos gratis y franco de porte, nuestro catálogo ilustrado N.° 283. "MAIZ y los MEJORES SISTEMAS de CULTIVARLO".

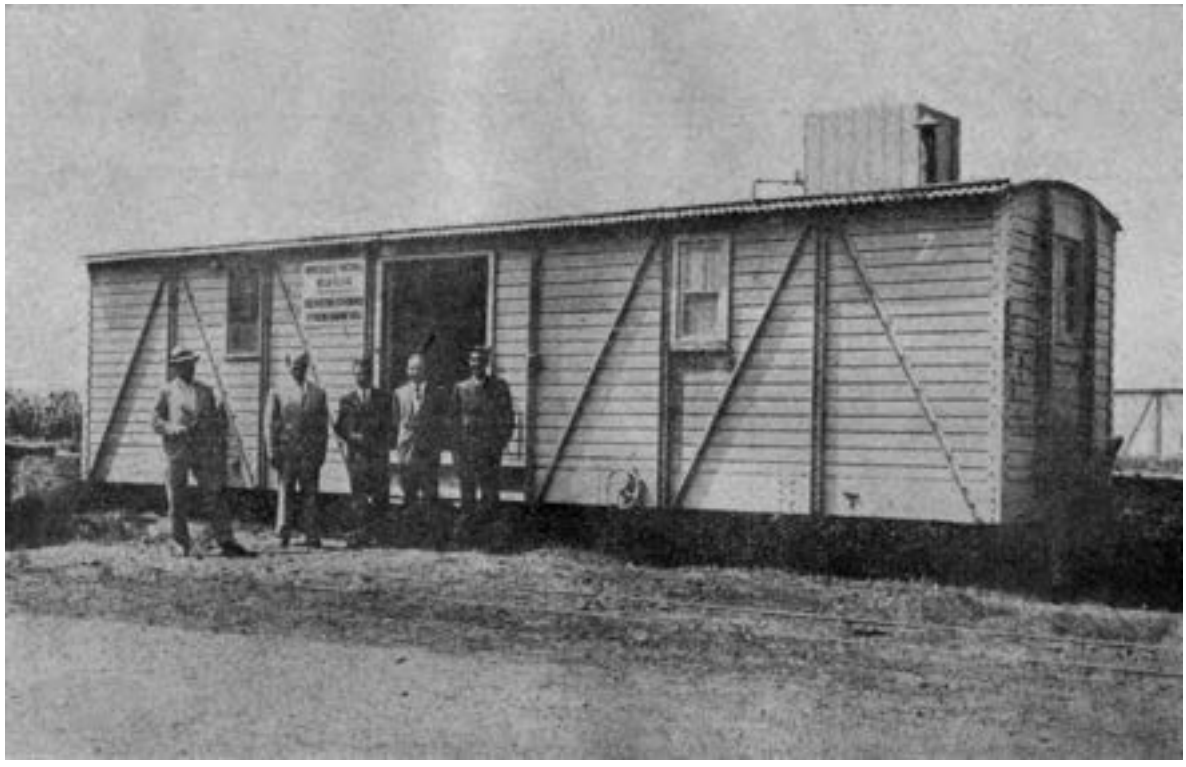
AGAR, CROSS & Co Ltd

P. Colón y Venezuela — BUENOS AIRES
General Mitre e Tucumán — ROSARIO
BAHIA BLANCA — TUCUMAN — MENDOZA



Sembradora de Maiz
"EL CICLON"
Nº 3 de tres surcos
a discos o a zapatas

EL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES CONTRIBUYE A LA REALIZACIÓN DE UNA IMPORTANTE OBRA DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA



Este vagón del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires hará un viaje de más de 6000 kilómetros por distintas líneas ferroviarias de la República, llevando una comisión del Observatorio Astronómico de la Universidad de La Plata provista de delicados instrumentos destinados a la medición de la gravedad terrestre en más de 60 estaciones comprendidas entre La Plata y Aguaray (límite con Bolivia). Este trabajo es el primero de su índole que se hace en la República; de él se obtendrán datos para el cálculo de la curvatura media de la Tierra en la zona recorrida y se espera obtener también valiosa información de utilidad para la geología.

NUEVA ETAPA

Por decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia, de fecha febrero 18 ppdo., recaído en expediente iniciado en el Ministerio de Obras Públicas, ha sido transformado fundamentalmente el régimen de la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, bajo el cual aparecerá, a partir del presente número, regular e invariablemente todos los meses.

Por la premura con que ha sido confeccionado, en el deseo de reiniciar la publicación cuanto antes, el presente número es apenas una muestra de lo que será corrientemente la revista, pues aspiramos a que ella llene cumplidamente el cometido que le incumbe, que no es otro que el de servir de guía y de orientación práctica al agricultor, al ganadero, al vecino en general y a las respectivas familias de todos ellos, desde que la mayor producción y prosperidad de los habitantes de su zona de influencia está en relación directa con el mayor volumen del tráfico de sus líneas. Además, y dejando como secundaria esta razón, deseamos hacer una intensa campaña de sano nacionalismo al difundir ampliamente los estudios y consejos de los técnicos especializados de las respectivas reparticiones públicas y al dedicar una preferente atención a lo referente al hogar y a la educación y cuidado de la niñez, sin dejar de lado, por supuesto, al reflejo de la actividad social, cuestiones femeninas, etc. En una palabra, deseamos darle toda la importancia y la atención que en mérito le corresponde como órgano oficial de esa parte del patrimonio de la provincia que es su ferrocarril, que tan amplia y eficiente obra de progreso ha realizado, y aún realiza, en su extensa zona de influencia.

Al dedicarnos con todo entusiasmo a la tarea, no hacemos sino secundar, dentro de nuestra esfera, los afanes del Superior Gobierno de la Provincia, empeñado en acrecer, en hacer más eficaces los servicios de todas y cada una de las distintas reparticiones de la administración provincial.

Tales son, en síntesis, las directrices que orientan la nueva etapa que inicia la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, y como creemos que las obras son mucho más elocuentes que las palabras, dejamos estas y ponemos manos a aquellas, no sin antes presentar nuestro respetuoso saludo a los habitantes de toda la zona de influencia y a los colegas de la prensa en general.

La Dirección

HA CUMPLIDO 25 AÑOS DE EXISTENCIA EL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

LA FECHA FUE FESTEJADA

Totalmente absorbidos por las tareas de organización de las distintas secciones, tanto administrativas como de redacción de la revista, nos ha sorprendido la fecha de conmemoración de las bodas de plata del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. Sin tiempo para reunir el material informativo para presentar una nota digna del acontecimiento, la postergamos para el próximo aniversario, limitándonos a reseñar la fiesta con que funcionarios, empleados y obreros lo recordaron.

Con motivo de cumplirse el vigesimoquinto aniversario de la fecha de la inauguración del primer ramal del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y la circulación por él del convoy que, arrastrado por la locomotora La Porteña, llevó hasta Saladillo al entonces gobernador de la provincia, general don Inocencio Arias, y a una selecta comitiva oficial, un núcleo de antiguo empleados del ferrocarril resolvió constituirse en comisión, con la anuencia y el apoyo moral del Administrador General, ingeniero Vicente Añón Suárez.

La Comisión organizadora de la conmemoración

Dicha Comisión estuvo constituida por los siguientes señores:

Comisión de festejos

Presidente, Vicente Montesinos; secretario, Herolto González; prosecretario, Juan Ferrer; tesorero, Antonio Meneghini; vocales: Ángel Bianchi, José Genassi, Agustín Vergelín, Enrique Lonné, Andrés Alasia, Alejandro Albariño, Juan J. Méndez, Pablo Robles.

Luego de contemplar las posibilidades y el escaso tiempo con que se contaba, se resolvió conmemorar el acontecimiento con un almuerzo que sería servido en uno de los amplios galpones que la repartición posee.

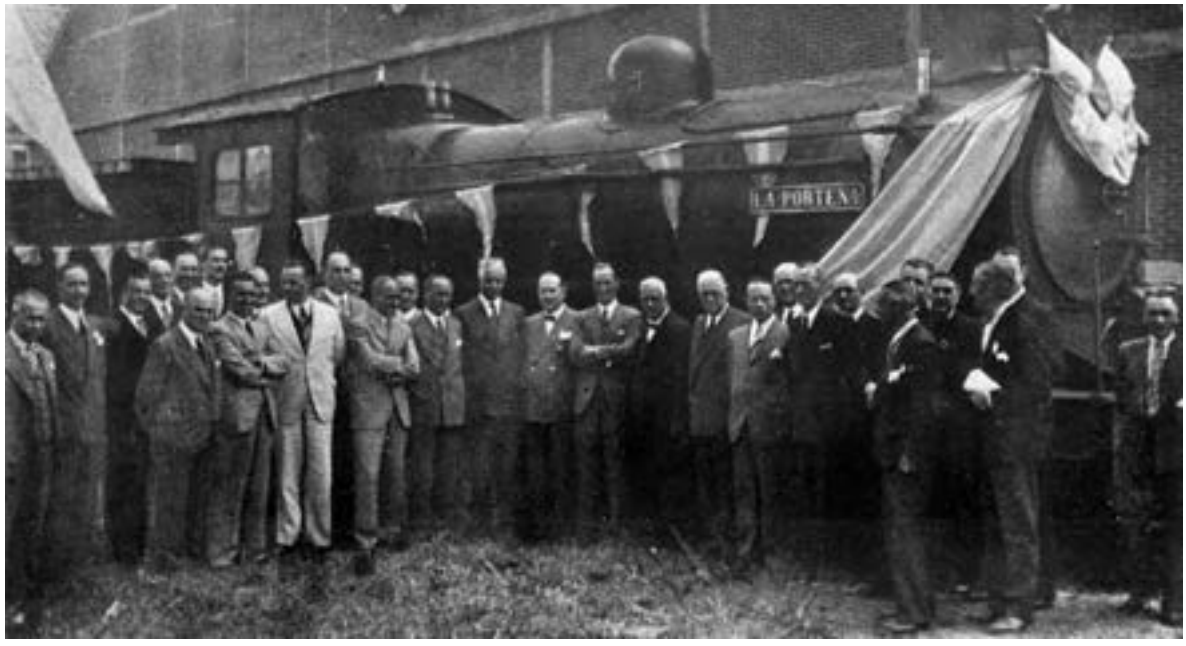
La fiesta, que se cumplió sin el más mínimo inconveniente, fue presidida por el señor ministro de Obras Públicas de la Provincia, ingeniero José María Bustillo, que lo hizo en su doble carácter de ministro y de representante del señor gobernador de la provincia, que, por razones impostergables de su investidura, excusó su inasistencia. Congregó, además, a altos funcionarios de la administración, a varios legisladores provinciales, a un núcleo numeroso de antiguos empleados de la empresa, la mayoría jubilados, y a casi un millar de empleados y obreros en actividad.

Se inician los festejos

Poco después de mediodía llegó al lugar de la fiesta el ministro de Obras Públicas, ingeniero Bustillo, acompañado por el administrador general, ingeniero Añón Suárez; del oficial mayor del Ministerio, doctor Jorge A. Renom; del oficial 1.º, don Pedro S. Longinotti; del doctor Arturo Canestry y de otros funcionarios del Ministerio; su llegada fue saludada con una prolongada salva de aplausos por la crecida concurrencia.

La máquina La Porteña

La veterana locomotora La Porteña — bautizada con ese nombre en recuerdo de su



Concurrentes posando junto a la locomotora La Porteña

similar que se halla en el Museo Histórico de Luján, y que arrastró el primer convoy en la que hoy es Capital Federal, desde la estación El Parque hasta la Floresta— había sido colocada junto al amplio local donde se habían dispuesto las mesas, engalanada con gallardetes y banderas.

Antes de entrar en el local, la comitiva oficial, presidida por el ministro de Obras Públicas, se detuvo a observarla, en cuyo momento obtuvimos la fotografía que publicamos.

El almuerzo

Inmediatamente se dio comienzo al almuerzo, tomando asiento en la cabecera el ingeniero Bustillo, el doctor Renom, el señor Longinotti, el senador don Benito E. Martínez, el vicepresidente de la Cámara de Diputados, diputado Silvio M. Peri; el diputado doctor Vicente Centurión; el ex primer Gerente del Ferrocarril, ingeniero Juan V. Cilley; el primer contador, señor Eleodoro T. Lugones; el contador actual, don Juan C. Bianchi Bejarano; un núcleo de invitados especiales, varios representantes del periodismo y jefes de las distintas reparticiones del Ferrocarril.

Excusaron telegráficamente su inasistencia, que justificaron por diversos motivos, el exministro de Obras Públicas en la época de la inauguración, doctor José Tomás Sojo; el que fuera presidente de la primera Comisión Asesora, doctor Adolfo Orma; el exsíndico de la repartición, señor Manuel Delfino; el exministro de Obras Públicas de la Provincia y actual vicepresidente del Senado Provincial, doctor Edgardo J. Míguez, y otros cuyos nombres no recordamos.

Casi un millar de empleados y obreros tomaron asiento en las distintas mesas, en el mayor orden y, no obstante el elevado número y la heterogeneidad de los comensales, no fue dado anotar la más mínima nota disonante. Altos parlantes diseminados en sitios apropiados del amplio galpón hicieron escuchar durante todo el desarrollo de la comida un seleccionado repertorio musical, y al final expandieron la palabra de los oradores que pudo ser escuchada por todos.

Atrás de la cabecera de la mesa habían sido colocados los retratos del exgobernador, don Marcelino Ugarte, y del actual primer mandatario, doctor Manuel A. Fresco.

El menú que tuvo por base el clásico "asado con cuero", fue abundante y bien "regado".

Discurso del Administrador General

A los postres, el ingeniero Vicente Añón Suárez pronunció el siguiente discurso:



El administrador general, ingeniero V. Añón Suárez, pronunciando su discurso

"Un grupo entusiasta de empleados del Ferrocarril, cultor fervoroso de las primeras iniciativas y de los primeros esfuerzos, que guarda vivo recuerdo de los acontecimientos y de los hombres de la fundación; que exalta los episodios de la época en que se construía en las dificultades de los días iniciales del transporte, al aproximarse el 25.º aniversario de la inauguración de los servicios del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, sintió en su unidad de acción y de miras, así como en su cariño por la empresa, la necesidad de que nos congregáramos en un acto que, como este, fuera expresivo de nuestra solidaridad y digno en su conjunto de voluntades del aniversario que celebramos.

En todos los gremios se perciben con diverso grado de agudeza los sentimientos de confraternidad que necesariamente crea la comunidad de labor; pero es entre los ferroviarios que están especialmente desarrollados, cimentando lazos más firmes que dan a la familia ferroviaria la estrecha unión que la caracteriza y que provoca y nutre la simpática consideración de los demás.

Se explica así el cálido fervor con que fuera recibida la iniciativa de festejar las bodas de plata del Ferrocarril y tomara cuerpo y realidad en esta rotunda manifestación de sentimientos solidarios.

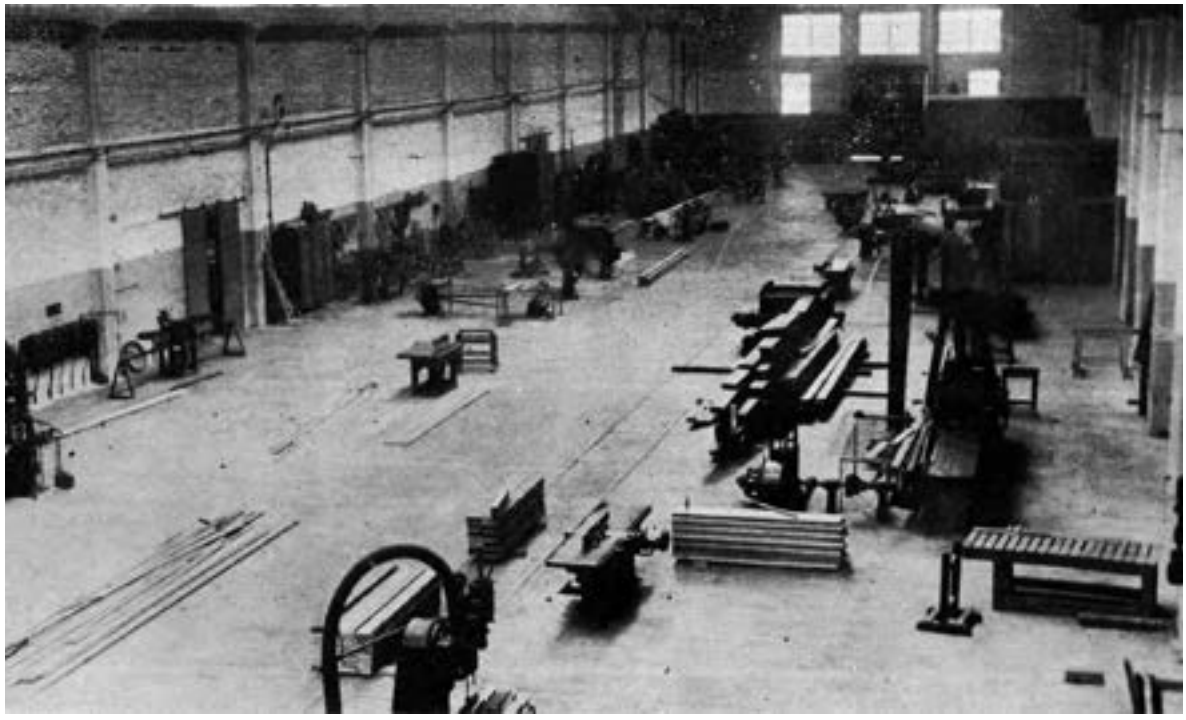
Pero el personal ha querido, además, que en tan señalada circunstancia, que había de traer al pensamiento, con la apreciación de la obra realizada, la enunciación de posibilidades de mejoras para el futuro, estuvieran presentes el excelentísimo gobernador, ausente por reclamarlo otras exigencias ineludibles de su cargo".



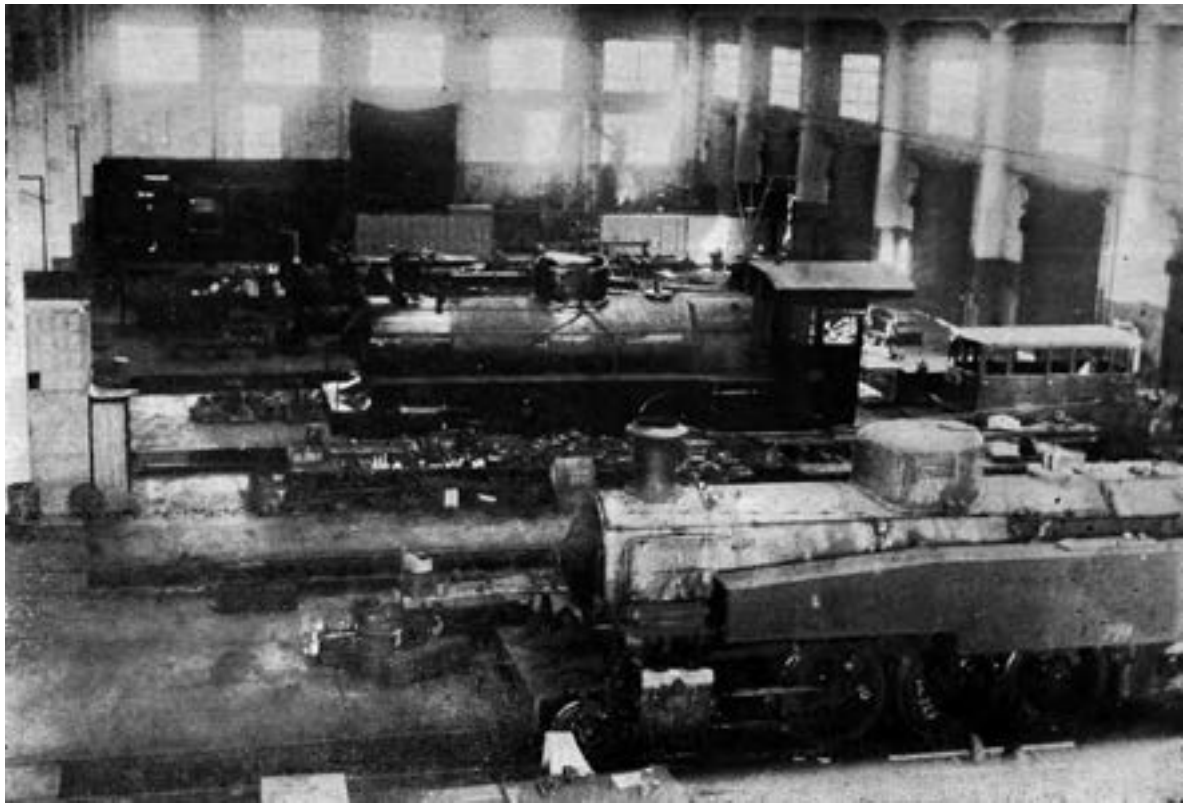
El primer Gerente, ingeniero Juan V. Cilley; el primer contador, señor E. T. Lugones y el actual contador general, señor Cándido Pérez García, que pertenece al grupo de empleados fundadores

"El señor ministro, legisladores, demás autoridades y distinguidos invitados que nos honran sentándose a esta mesa, obligan con su adhesión nuestro reconocimiento.

Al acompañarnos nos brindan su simpatía y nos alientan a nuevas empresas, chicas



Vista del taller de carpintería mecánica



Taller de ajuste y montaje de locomotoras



Aspecto general del local durante el almuerzo

o grandes, trayéndonos las seguridades de su apoyo para todo lo que importe una conquista legítima en favor del ferrocarril y sus servidores, que es al fin y al cabo la idea directriz que a todos nos mueve.

El personal del ferrocarril, que se identifica con el organismo; que ama sus vías, sus locomotoras, sus coches, sus estaciones, sus talleres; que se enorgullece por cada nuevo elemento incorporado al sistema; que estima la labor de sus compañeros; que festeja sus triunfos y se conduele en sus infortunios, está atento a todo aquello que pueda afectar al mecanismo o al personal. Está atento a la acción del Gobierno y anhela que ella se resuelva en medidas de progreso para el ferrocarril, que se traduzca en mayor eficiencia, meta perseguida por el personal, en el constante afán con que cada uno atiente a su función, y el ansia con que espera la aprobación del público que sirve.

Espera el personal y asimismo el público que utiliza el ferrocarril las nuevas disposiciones que habrán de satisfacer sus aspiraciones y las espera confiado, señor ministro, por la certeza que les da la obra que ya había realizado el Poder Ejecutivo en la serie de medidas adoptadas con provecho general para los servicios y en la clara visión y voluntad del bien hacer que pone en acción el Gobierno.

El ferrocarril cumple sus veinticinco años de existencia con progresos visibles; pero también acuciado por insatisfechos deseos de adelanto, con experiencia suficiente para lograr el mayor beneficio de aquello que se le otorgue y valoriza debidamente lo que obtuvo. Confía el personal en sus propias fuerzas y en la decisión de las autoridades para aprovecharlas en el bien común.

En la inevitable renovación de personas se extraña y añora la ausencia de los que se van,

al tiempo que tenemos nuevos elementos se incorporan a la falange de servidores del ferrocarril, fundiéndose bien pronto en la igualdad de propósitos que anima a todos.

Quiero decir en esta oportunidad, con respecto a los que están, la complacencia con que juzgo la labor meritoria que cumple cada uno en su función. Para los que se fueron, el recuerdo permanece vivo, particularmente cuando supieron conquistar con su acción un puesto destacado a la consideración de sus compañeros. Algunos entre ellos parecen estar presentes en la labor diaria, tal es la frecuencia con que se escuchan sus nombres y se recuerdan sus actos. Los que hemos llegado después, los consideramos como compañeros y parece como si viviéramos compartiendo sus afanes.

Habíamos deseado que todos los acompañaran en esta mesa, y son muchos los que han venido. Permitidme que me singularice con el primer ejecutor. Aquí tenemos al ingeniero Juan V. Cilley, primer gerente, maestro reconocido en la ciencia ferroviaria. No puedo dejar de aludir mi situación a su respecto. Me tocó dirigir la terminación del cable carril a la Mexicana, cuando hacía poco había dejado la gerencia del Ferrocarril Argentino del Norte, y ahora me toca actuar en funciones a las que él tanta autoridad diera. En una y otra parte me encontré con las enseñanzas perdurables dictadas por su inteligencia y probidad. Si en mí tenéis un amigo y un admirador, en el personal de la empresa tenéis un sitio bien alto de consideración y simpatía.

Sentimos la ausencia del constructor, el ingeniero Enrique de Madrid, mi exprofesor, de quien conservamos los que fuimos sus alumnos el afecto del amigo y el agradecimiento por sus sabias y útiles enseñanzas. Dedicó a la construcción del ferrocarril todas sus energías en una empeñosa y ejemplar labor. Solo he querido, en mi carácter de administrador, referirme al significado de este acto.

Discurso del ingeniero Bustillo

Acallados los aplausos con que fueron recibidas las palabras del administrador general, se puso en pie el ministro de Obras Públicas, ingeniero Bustillo, quien improvisó un breve discurso.

Comenzó lamentando la ausencia del señor gobernador de la Provincia, doctor Manuel A. Fresco, en tan entusiasta celebración, ya que de haber asistido a ella habría podido recoger impresiones personales del espíritu de



Autoridades, antiguos empleados y otros concurrentes al almuerzo

orden y disciplina que cultivan desde el más modesto obrero hasta el más alto funcionario del Ferrocarril Provincial.

Recordó a continuación que hace veinticinco años surgió la repartición ferroviaria oficial, para que cumpliese elevados fines de mejoramiento agrícologanadero, y agregó que el propósito que inspiró a los gobernantes de entonces se ha ido cumpliendo ininterrumpidamente, pese a todas las contingencias que deben afrontar empresas de tal naturaleza.

Se refirió a las dificultades de los primeros años, en que el ferrocarril debió cruzar zonas aisladas y en que sus estaciones no contaban ni con los más precarios caminos de acceso.

Hizo referencia a la última recorrida que en su carácter de ministro del ramo hizo por las líneas, en que tuvo oportunidad de conocer la importancia adquirida por los centros de producción servidos, y declaró que esa visita lo afianzó en el convencimiento de que el gobierno no debe omitir esfuerzo alguno que redunde en el perfeccionamiento del ferrocarril y en la modernización de su material rodante.

Finalmente, se ocupó de la situación del personal, y a este respecto expuso que el Poder Ejecutivo está estudiando un plan de mejoramiento del *"standard"* de vida de los obreros de la repartición, porque reconoce que hasta ellos debe llegar también la acción que en pro del bienestar social compete desarrollar al Estado.

Una entusiasta y prolongada salva de aplausos se dejó oír al terminar el ministro su discurso.

Discurso del presidente de la Comisión Organizadora

Puso término a los discursos el presidente de la Comisión organizadora de los festejos, señor Vicente Montesinos, quien pronunció las siguientes palabras:

"Señor ministro, señores legisladores, señor administrador general, señores jefes, señores:

Ante todo debo recordar en este día la figura del ilustre gobernador, doctor Marcelino Ugarte, inspirador de esta obra, y la del coronel don José Inocencio Arias, durante cuya gobernación el ferrocarril inauguró sus servicios. También he de recordar a los funcionarios fundadores y a los viejos empleados, que por sus condiciones han merecido el recuerdo de los que quedaron y de los vinieron.

El personal del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires no ha querido dejar pasar la fecha de hoy sin celebrarla, y para eso todos como uno solo han decidido tender esta mesa, sencilla y grande a la vez, a la que han dado brillo y realce la presencia del señor ministro y demás autoridades.

Nos hemos permitido también invitar al señor gobernador de la Provincia, doctor Manuel A. Fresco, pero el cúmulo de compromisos que requieren su atención nos ha impedido el honor y la gran satisfacción que hubiéramos tenido al contarlo entre nuestros invitados.

Al agradecer al señor ministro y demás autoridades que no hayan honrado con su asistencia, hacemos votos porque lleven un buen recuerdo de este acto, y para terminar, permitidme que brinde por el progreso del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y por la ventura personal de todos los presentes".

Recorrido por los talleres

Terminado el almuerzo, el señor ministro de Obras Públicas, acompañado por el administrador general, una numerosa comitiva y sirviendo de cicerone el ingeniero Carry, hizo una detenida recorrida por los distintos talleres de la repartición, varios de los cuales publicamos en las fotografías adjuntas.

Tuvo el ministro palabras de felicitación y de aliento para los jefes y obreros de los talleres, por el orden, la limpieza y la prolijidad que se observaba en todas partes y, especialmente, por el cuidado y el buen estado de conservación de las distintas y costosas maquinarias.

Se detuvo especialmente en el examen de los talleres de la carpintería mecánica, del talles de ajuste y montaje de locomotoras y de la usina eléctrica.

Terminada la interesante recorrida, y vuelta la comitiva a las oficinas de la administración, obtuvimos algunas fotografías de empleados fundadores, de estos con las autoridades actuales y de otras que también se publican en estas páginas.

Adhesión del comercio y de la industria

Adhirieron a la fecha que se conmemora, enviando mercaderías o en donaciones en efectivo, para la realización de los festejos las siguientes firmas:

Frigorífico Swift; Frigorífico Armour; Vallerga, Gortari y Cía.; Valenzuela y Bibiloni; Bartolomé Granito; Alejandro Olaiz; José A. Bocadelli; Antonio Guanzetti; Pascual Nicoletti; Rodríguez y Jacinto; Constante Zerbini; José M. Luparia; Massuco y Rodríguez; M. Campodónico y Cía.; Falabella M. G. y Cía.; Marzoratti y Pontiroli; Martínez y Santiago; Raffo Hnos.; Cervecería Argentina Quilmes; Cervecería Palermo; Suares, Gaona y Cía.; Hércules Mainero; Claudio Areán; Estancia Don Julio; Boccia Hnos.; La Martona; Gabriel Gallardo; Luis Gallardo; Usinas G. Udaondo; P. y M. Jáuregui Lorda; J. Peuser; Vda. de Cangiani e hijos; Francisco Apreda; Gabazzi y Zabala; P. A. Vichi; Bodegas Arizú; Bodegas Dumit; Falabella, E. y B. y Cía.; Di Lorenzo Hnos.; Rumi y Cía.; Comp. Tranvías La Nacional; F. Frangi; Ré y Cía.; Casa Garat; Galetra Oil Comp.; Esteban Ricci; Cory Brothers y Cía.; L. Dreyfus y Cía.; Bunge y Born Lt.; Pittsburg y Cardiff Coal; Dates y Hunt; D. Tortonese; Estrabou y Cía.; Siemens y Schuckert; Guanziroli y Cía.; Evans Thorton y Cía.; Dearbon Chemical; La Exígena; Thyssen La Metal; Vicente Martini; Mercado General de Hacienda, Avellaneda; L S 11, Radio de la Provincia; Sulzer Hnos.; Bromberg y Cía.; B. Palmeiro; Frigorífico La Negra; J. y A. Muñiz; Luis Locatti; Marcelino Zuazo; Zoya y Cía.; J. P. Marcilesi; Puyó Hnos.; Casa Garganta; Castelló Hnos.; La Mundial; La Fama; La Vítor; Justino Boloña; Massin Llamas y Cía.; Arturo Rivera; Carlos Franzetti; Jorge Davel; Alfredo Ruiz; De Rider; D. Tortonese; N. Devoto; N. Arzeno; G. Larrañaga; Picardo y Cía.; F. Lizaso.

Final del acto

Antes de retirarse el señor ministro de Obras Públicas, acompañado de los principales funcionarios de su Departamento, dejó expresa constancia de su deseo de que se transmitiese su saludo a todos los empleados de la empresa que, por razones de servicio, se hallaban en las distintas y lejanas estaciones de la línea y que no habían podido concurrir a la amable fiesta.

Al partir el automóvil ministerial, la nutrida concurrencia que se había agrupado frente al edificio de la Administración testimonió su simpatía al funcionario en una cerrada salva de aplausos.

Fue, pues, una fiesta de camaradería que dejó amables recuerdos entre los asistentes.



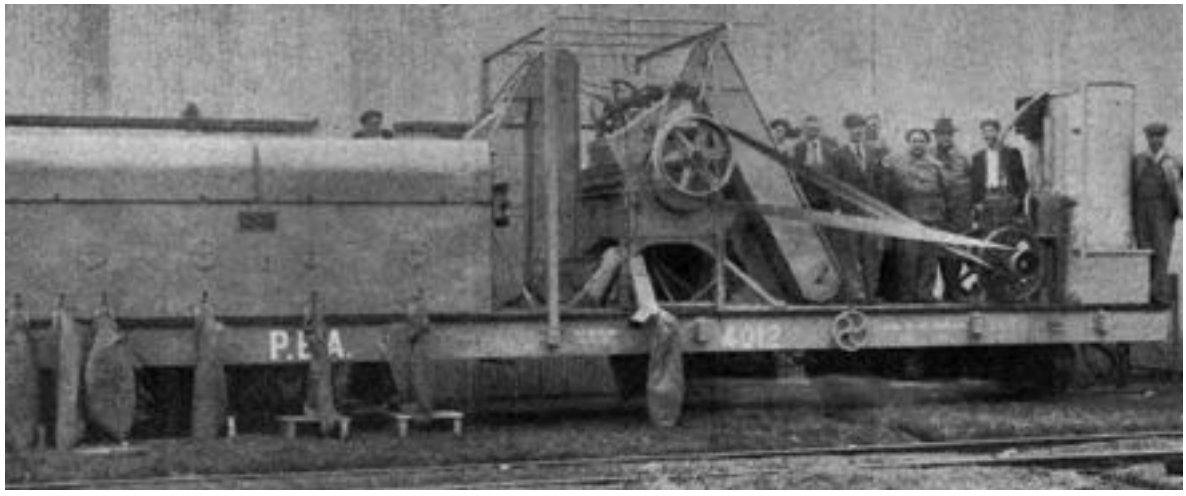
UN NUEVO SERVICIO DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES EN BENEFICIO DE LOS PRODUCTORES

En su incesante afán de superación y mejoramiento de sus servicios, el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires ha incorporado a los muchos que tiene ya establecidos en beneficio del productor de su zona de influencia uno más de verdadera importancia: una poderosa y moderna máquina limpiadora y clasificadora de semillas que sus fabricantes, la SA Primo Marchesi Lda., de Bahía Blanca, han montado directamente sobre un vagón del ferrocarril.

Lo que representa el mejoramiento de las semillas

Una verdadera autoridad en la materia, el ingeniero agrónomo D. Hugo Miatello, se ha ocupado, en reciente estudio, de la importancia que tiene el mejoramiento de la semillas en las fuentes de la producción argentina, y a este respecto dice que las adversidades y causas contrarias al normal desarrollo de las plantas cultivadas influyen no solamente en la cantidad del producto que se obtiene, sino también en su calidad y, por consiguiente, tratándose de cereales, en la semilla que se va a emplear, y como estas adversidades y plagas son casi permanentes, la semilla propende, por lo general, a degenerar, es decir, a perder sus cualidades originarias de tamaño, peso, forma y rendimiento. Para conservarlas, mantenerlas o mejorarlas, la genética con la selección y la hibridación se encarga de producir semillas de *pedigree*, que son las más perfectas, pero el agricultor, por su parte, puede cooperar también limpiando las que tiene o cosecha de las semillas extrañas y eliminando los granos defectuosos, mal formados, etc., por medio de la clasificación mecánica





que constituye, en todo tiempo, un complemento útil de una buena siembra cultural.

Añade en su interesante estudio el ingeniero Miatello que hay quienes asignan al *pedigree* el único y exclusivo rol determinante del mejoramiento de los trigos, pero aun dando a este factor la importancia que tiene, no se puede negar que la calidad del grano, sus grosor, fuerza, composición y otros caracteres exteriores, también influyen, y poderosamente, en la cosecha. Si sembramos —agrega— por ejemplo, cien gramos de trigo chuzo y cien de gran tamaño y fuerza, bien llenos, ambos de *pedigree* y de igual variedad, sacados de la misma bolsa, no se puede creer que las plantas derivantes de los dos lotes den el mismo resultado en cantidad y calidad de producción. A este respecto, todas las experiencias comparativas realizadas en Europa y Norte América por las estaciones experimentales, con semillas de trigo, avena y cebada, han dado resultados definitivos y terminantes, en el sentido mencionado.

Con respecto a la máquina limpiadora y clasificadora, expresa que se ha generalizado en todos los países del mundo donde se hace buena agricultura. En Europa, las clasificadoras son máquinas del agricultor progresista; en Italia, forman parte de la maquinaria en uso para ganar "la batalla del grano", y en Norte América son tan difundidas en la limpieza y clasificación de la semilla de trigo que "cuesta caro no hacerlo", como allí dicen.

Termina el ingeniero Miatello diciendo que la limpieza y clasificación de las semillas es una operación cuya práctica deben incorporar definitivamente a sus sistemas de cultivo los agricultores, especialmente para el trigo, aunque es utilísima aún para los demás cereales llamados de *semilla fina* y que concurre a aumentar y mejorar la producción del país.

El servicio a prestarse a los agricultores

El nuevo servicio a implantarse viene gestándose desde el año 1930, en el que el entonces técnico del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, ingeniero D. Luis Ubaldo Papini, planeó un concurso para la provisión de los elementos necesarios.

Posteriormente, y por diversas causales, se realizaron nuevos concursos que, a su vez, quedaban sin efecto, clasificándose en todos ellos como la más ventajosa la propuesta de la firma que, finalmente, la ha proveído.

En el último concurso, realizado en el mes de octubre ppdo., el ministro de Obras Públicas, ingeniero D. José María Bustillo, y el administrador general del ferrocarril, ingeniero D. Vicente Añón Suárez, decidieron incorporar definitivamente dicha mejora, lo que dio por resultado la construcción y entrega de la máquina

que se recibió y se puso a prueba el día 28 de abril ppdo., en las dependencias del Ferrocarril Provincial, en La Plata, con los mejores y más completos resultados.

Se ha estipulado en la reglamentación que ha de regir el nuevo servicio que este equipo ha de recorrer la línea, con aviso previo de los días en que se detendrá en cada estación, a fin de que los interesados puedan preparar sus productos y llevarlos para su limpieza y clasificación.

Con el objeto de que no se pierda nada, se ha resuelto que los granos o semillas extrañas que se saquen de la limpieza y clasificación se entreguen al agricultor, el que podrá utilizarlas con grandes ventajas para la alimentación de aves, cerdos, etc.

Entre los puntos principales que contiene la reglamentación, se ha establecido la siguiente tarifa:

Las primeras 60 bolsas de trigo y/o lino, destinadas a semillas, se limpiarán gratuitamente; de 60 a 200 bolsas, se cobrará a razón de 15 centavos cada bolsa; y arriba de 200 bolsas, 20 centavos cada una. Los movimientos serán por cuenta de los interesados.

TRENES SEMILLEROS

La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Provincia de Buenos Aires, en colaboración con la Sección de Fomento Agronómico del Ferrocarril Provincial, con el propósito de favorecer a los agricultores de la zona de influencia de dicho ferrocarril, hará correr TRENES SEMILLEROS en esa línea, para ofrecer semillas de calidad garantida de TRIGO, MAÍZ, LINO, GIRASOL Y CEBADA CERVECERA, a precios de fomento.

Pida informes al Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, Sección Fomento Agronómico o a los Jefes de Estaciones Locales.

La utilidad práctica del nuevo servicio

El esfuerzo que ha realizado el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires en beneficio de los productores de su zona de influencia puede sintetizarse en las siguientes ventajas:

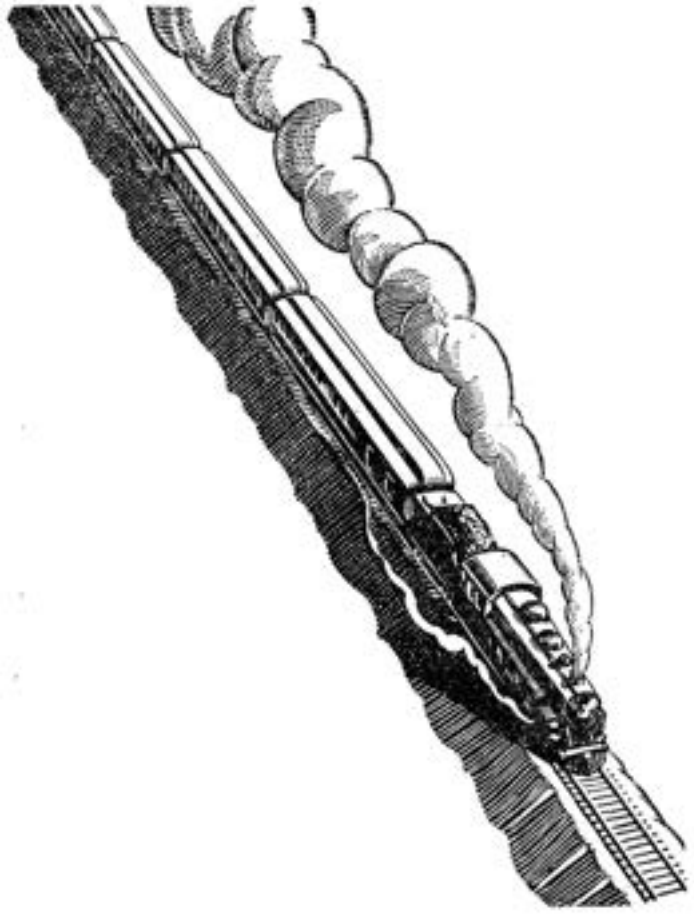
1.º Mayor cantidad de cosecha.
2.º Gran mejoramiento de la calidad, en peso específico y presentación.
3.º Absoluta pureza de clase, libre de cuerpos extraños.
4.º Ahorro efectivo de fletes inútiles de acarreo, fletes, bolsas, etc., que se pagan actualmente por esos cuerpos extraños como si fueran cereal, pero que el comprador ni los recibe ni los abona.
5.º Alimento para animales domésticos con los residuos.
6.º Mejoramiento del *"standard"* de producción.
7.º Mayor rendimiento efectivo del trabajo del agricultor.
8.º Menos costo de producción.

La primera aplicación práctica

Terminada y aprobada la reglamentación, se trasladó el equipo a la estación Gobernador Arias, partido de Carlos Casares, iniciándose allí en forma práctica y efectiva la incorporación del nuevo servicio, del que tantos beneficios se esperan y por el que bregaron tan afanosamente tanto el ingeniero Papini como su sucesor, el ingeniero Pividal.

Dicha inauguración dio motivo a una sencilla ceremonia, pues estuvieron presentes el señor Administrador General, ingeniero D. Vicente Añón Suárez; el diputado provincial, doctor Rodolfo Espil; el jefe del Registro Civil de Carlos Casares, escribano don José Savransky; altos funcionarios y empleados del FCPBA, de la provincia y de la Comuna de Carlos Casares y numerosos vecinos y agricultores de la zona.

Publicamos algunas fotografías tomadas en la estación Gobernador Arias con motivo de la iniciación de dichos trabajos.



Anexo de imágenes



N.º 1, octubre de 1926



N.º 2, noviembre de 1926



N.º 3, agosto de 1927



N.º 4, septiembre de 1927



N.º 5, octubre de 1927



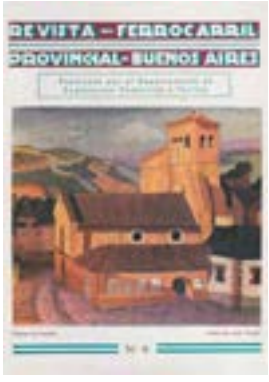
N.º 6, noviembre-diciembre de 1927



N.º 7, enero-febrero de 1928



N.º 8, marzo-abril de 1928



N.º 9, agosto de 1928



N.º 10, septiembre-noviembre de 1928

N.º 11

N.º 12



N.º 13, marzo-abril de 1929



N.º 14, mayo de 1929



N.º 15, junio de 1929



N.º 16, julio-agosto de 1929



N.º 17, septiembre-octubre de 1929

N.º 18



N.º 19, enero-febrero de 1930



N.º 20, marzo de 1930



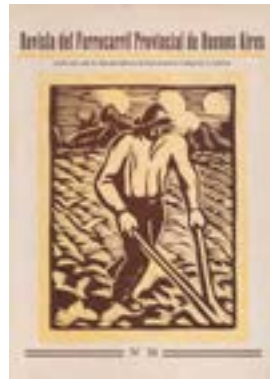
N.º 21, abril-mayo de 1930



N.º 22, junio-julio de 1930



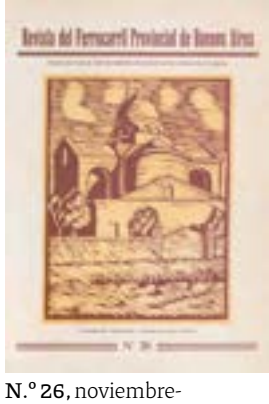
N.º 23, agosto de 1930



N.º 24, septiembre de 1930



N.º 25, octubre de 1930



N.º 26, noviembre-diciembre de 1930



N.º 27, enero-febrero de 1931



N.º 28, marzo-abril de 1931



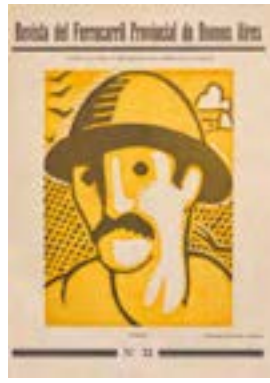
N.º 29, mayo-junio de 1931



N.º 30, julio de 1931



N.º 31, agosto-octubre de 1931



N.º 32, abril de 1932



N.º 33, agosto de 1932



N.º 34, diciembre de 1932



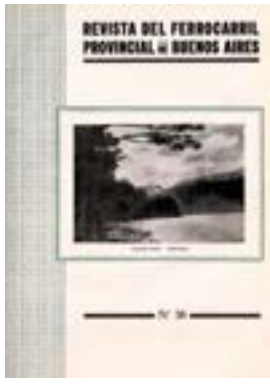
N.º 35, enero-febrero de 1933



N.º 36, marzo-mayo de 1933



N.º 37, junio-septiembre de 1933



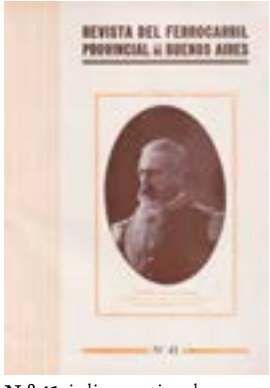
N.º 38, octubre-noviembre de 1933



N.º 39, diciembre de 1933-abril de 1934



N.º 40, mayo-junio de 1934



N.º 41, julio-septiembre de 1934



N.º 42, noviembre de 1934



N.º 43, enero-febrero de 1935



N.º 44, marzo- mayo de 1935



N.º 45, junio-septiembre de 1935



N.º 46, octubre-diciembre de 1935



N.º 47, enero-marzo de 1936



N.º 48, abril-agosto de 1936



N.º 49, diciembre de 1936



N.º 50, mayo de 1937



N.º 51, junio de 1937

Índice

Nota editorial **7**

Prólogo **9**

- Políticas ferroviarias de la provincia de Buenos Aires **9**
- La *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires* **15**
- La construcción de una sensibilidad nacional **19**
- La dimensión visual de la revista **22**
- Reconfiguraciones de la línea editorial **27**
- Referencias **33**

Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (1926-1937) **35**
(Selección de artículos)

- Nuestro programa, n.º 1 **37**
- La escuela del trabajo, n.º 1 **39**
- Representantes del comercio y la industria platense visitan el Azul, n.º 2 **43**
- La Plata embellece sus paseos, n.º 2 **46**
- El ministro de obras públicas realizó una gira de inspección, n.º 2 **47**
- La colonización ferroviaria, n.º 3 **52**
- La inspiración autóctona de Adolfo Travascio, n.º 3 **56**
- Tercera Exposición Comunal de Artes Aplicadas e Industriales, n.º 6 **58**
- Un pintor del equilibrio, n.º 7 **65**
- ¿Qué quiere decir granja?, n.º 8 **68**
- La fabricación de sombreros, n.º 8 **71**
- Nuestros carteles de propaganda, n.º 10 **74**
- La zona de los alrededores de Buenos Aires al Oeste, n.º 13 **76**
- Gira de los ministros de Obras Públicas y Gobierno, n.º 14 **82**
- Los progresos de una empresa platense, n.º 15 **84**
- Promoción de la arboricultura en la provincia, n.º 16 **87**
- Créditos bancarios a los agricultores, n.º 16 **90**
- Adquisición de nuevos coches, n.º 16 **93**
- Necesidad de que evolucione la agricultura argentina, n.º 17 **95**

Significado de un camión liviano para el agricultor, n.º 17 **99**
Inauguración del ramal Pedro Gamen a Pehuajó, n.º 17 **100**
Los nuevos coches dormitorios para el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, n.º 17 **104**
La mujer como factor rural, n.º 19 **105**
Los puertos de la República y el empleo del camión como medio de transporte, n.º 19 **107**
Un amplio programa de política agraria, n.º 20 **110**
El camino afirmado de Morón a Luján, n.º 20 **117**
Una nueva empresa, n.º 20 **121**
Inauguración de los talleres del Ferrocarril Provincial, n.º 21 **124**
El pintor Fausto Mazzuchelli, n.º 21 **129**
Medios para producir barato, n.º 22 **130**
El valor del petróleo, n.º 28 **134**
El vivero forestal, n.º 30 **140**
La Plata en su cincuentenario, n.º 34 **142**
Viveros nacionales – El de 25 de Mayo, n.º 38 **145**
El *boy scout* en el campamento, n.º 38 **148**
Las grandes industrias, n.º 41 **150**
El football en Avellaneda es como una pica plantada en Flandes, n.º 43 **155**
Informe sobre resultado del tren vivero en líneas del Ferrocarril Provincial, n.º 43 **160**
Autodefensa del agricultor, n.º 46 **164**
El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires contribuye a la realización de una importante obra de investigación científica, n.º 47 **170**
Nueva etapa, n.º 50 **171**
Ha cumplido 25 años de existencia el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, n.º 50 **172**
Un nuevo servicio del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires en beneficio de los productores, n.º 51 **180**

Anexo de imágenes **185**



Esta edición de 900 ejemplares
se terminó de imprimir en Imprentas del
Estado Bonaerense, 3 y 523, Tolosa,
Provincia de Buenos Aires,
en agosto de 2026.

RESCATES El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (FCPBA) conectó gran parte del territorio bonaerense desde 1912 con sus líneas de trocha angosta. Su órgano de difusión, la *Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*, se publicó entre 1926 y 1937 y se distribuyó gratuitamente en pueblos y estaciones a lo largo de todo el tendido ferroviario, desde Avellaneda y La Plata hasta Mira Pampa, Pehuajó, Azul y Olavarría.

En el prólogo a este libro, Malena Tanevitch Braziunas destaca que la revista buscaba "reforzar el papel del ferrocarril como motor de desarrollo económico regional", mientras "se configuraba también como un sofisticado artefacto cultural, capaz de articular arte y literatura en un mismo horizonte de sentido".

Este volumen intenta rescatar la riqueza visual y textual de la publicación y dar cuenta de ese proyecto político y cultural, orientado desde sus primeros números a trabajadores rurales y productores industriales. Además, busca reflejar sus transformaciones a lo largo de los años: desde la impronta cultural americanista que le imprimió su primer director, el artista platense Adolfo Travascio, hasta el carácter oficial de comunicación de gobierno que llegó a adoptar en sus últimos números.

A cien años de su primera publicación, esta antología reúne textos e imágenes de la revista a lo largo de sus doce años de existencia, con noticias, anuncios oficiales, publicidades y ornamentos gráficos reeditados para nuevos lectores.

Ediciones
Bonaerenses