

Centro Numismático de las Sierras del Tandil
C.D. Período 2010 – 2012

Presidente: Darío Sánchez Abrego.

Vicepresidente: Rodolfo Franci.

Secretario: Ricardo Alberto Hansen.

Tesorero: Pablo Armando Chervero.

Vocal Titular: Juan Francisco Inza.

Vocal Titular: Miguel Ángel Pena.

Vocal Suplente: Tomás Franci

Revisor de cuenta titular: Héctor Alberto Trevisón. Mario Juárez, Reinaldo Santiago Coatti.



Les deseamos una muy Feliz Navidad y mejor Año que comienza!!

Una vez más estamos en contacto con todos Uds. para presentarles un nuevo boletín electrónico conteniendo cinco nuevos e inéditos artículos.

Ya estamos a punto de finalizar el año y sentimos la necesidad de – a pesar del cansancio – seguir trabajando cada vez más para tratar de superarnos en todo lo que concierne a nuestro centro.

En esta oportunidad, nuestro socio Ricardo nos entrega tres artículos de su autoría. El primero de ellos nos muestra una muy rara y desconocida ficha de principios de siglo XX empleada para el pago en una fábrica de calzados de Buenos Aires conjuntamente con la descripción del mundo de la producción de dichos productos y la importancia de esa industria en nuestro país.

Luego viajamos un poco años más atrás en el tiempo y nos trasladamos a la ciudad de Córdoba en las últimas dos décadas del siglo XIX para conocer algo sobre los tramways a caballo que circulaban por esa pujante ciudad y mostrarles un rarísimo ejemplar de billete utilizado como vale para viajar en uno de esos transportes.

Más adelante vemos otra ficha de esquila muy poco o nada conocida perteneciente a la estancia “La Juanita”. La ubicación de la misma, su historia, sucesivos

dueños y la importancia de la misma en el rubro esquila. Además de algunas imágenes actuales del casco del establecimiento.

Otro integrante de nuestro centro, el Dr. Rodolfo J. Franci nos presenta un material inédito sobre parte de la colonización judía en nuestro país con imágenes de vales y acciones aportadas por nuestro amigo Mariano Cohen.

Nuevamente Alberto Trevisón nos ilustra sobre otro país africano (Biafra) mostrando algunos ejemplares de raros billetes y monedas que forman parte de su importante colección sobre países de ese continente.

Es nuestro deseo que además pasen una muy Feliz Navidad y que el año que iniciaremos sea tan bueno o mejor aún que el que está finalizando.

Sinceramente, esperamos que disfruten mucho de la lectura de éste nuestro envío.

Hasta la próxima emisión

CONTENIDO

* Cuando los fabricantes de calzado emitían moneda propia	3
* Los tramways cordobeses	10
* Estancia "La Juanita"	18
* La colonización judía en la Argentina	22
* Conociendo Africa (Biafra)	27

El Centro Numismático de las Sierras del Tandil no se responsabiliza por las opiniones vertidas por sus colaboradores en sus trabajos. Se autoriza la reproducción total o parcial indicando la fuente informativa.

Cuando los fabricantes de calzados emitían moneda propia



LOS PRIMEROS CALZADOS

A principios del siglo XX, en todos los países sudamericanos la capacidad de producción de miles de habitantes es tan baja que su existencia no tenía efecto sobre el consumo de un país en lo que a zapatos de cuero respecta. En Argentina, la proporción de población en las grandes ciudades que usa calzados de cuero es sin duda mayor que en cualquier otro país. Hay sin embargo un gran número de indios, mestizos e inmigrantes pobres cuyas necesidades son menores y nunca han usado zapatos y no tienen necesidad de ellos. A excepción de las provincias del sur, debido al clima no es necesario protegerse del frío. Muchos nativos en Argentina andan descalzos la mayor parte del año sin problemas ni peligro. Además de estas personas, existen muchos otros miles que en ocasión de usar calzado, emplean alpargatas. Existía en nuestro país una gran industria manufacturera de este producto. También se usaba bastante la variante 'uruguayá'. Antes de la primera guerra mundial ya existía una gran importación de alpargatas, principalmente por parte de España. En 1913, de un total de 160.000 kilos, España proveía 1570.000. Francia es el otro país que exportaba a nuestro país. El valor de un par de alpargatas a precio minorista era de 25 a 95 centavos, de acuerdo a la calidad del material empleado, tipo de confección y cantidad de ornamentos. El mejor par era fabricado en Francia con lienzo blanco y costaba 95 centavos el par y \$ 4,50 la docena de pares en 1915.

DESARROLLO DE LA INDUSTRIA DEL CALZADO EN ARGENTINA

Para el mismo período, dicha industria había alcanzado un gran nivel en nuestro país. Previo a estos años, las botas y zapatos fabricados con clavos eran prácticamente las únicas piezas

realizadas en los establecimientos de confección de calzados. Las clases más altas de nuestro país continuaban comprando productos importados o adquiridos en tiendas de modas. Las fábricas más importantes producían alrededor de 2.000 pares diarios. Para el resto de las empresas, sin embargo, el promedio descendía a unos 500.

El advenimiento de maquinarias americanas cambió radicalmente la industria del calzado en Argentina y desde ese entonces se impuso definitivamente el estilo americano. El rápido crecimiento de la población de nuestro país durante los 10 años anteriores a 1914 es otro factor fundamental que contribuye al desarrollo de dicha industria. Los fabricantes se vieron beneficiados por los impuestos a los productos importados. A pesar de no ser tan altos como los registrados en Brasil y Uruguay, fueron lo suficientemente importantes como para impedir la importación de zapatos de bajo y alto costo y la falta de competitividad permitió a los fabricantes locales que poseían capitales pequeños obtener un buen comienzo en sus negocios y más adelante mejorar la producción de sus calzados. Dichas empresas hicieron que los impuestos a la importación subieran casi un 100 %. También tuvo una gran importancia los frecuentes cambios en estilo que demandaba el cliente argentino. Esto se aplicaba tanto para los zapatos de damas y también de caballeros. Si se trataba de importar productos, cuando arribaban luego de un prologado viaje, la nueva temporada exigía cambios y los mismos ya no eran tan solicitados. No ocurría lo mismo con la industria nacional. Otro factor de importancia era que el importador necesitaba realizar sus cálculos monetarios con varios meses de anticipación, mientras que el vendedor argentino podía completar y renovar su stock mes a mes o inclusive en el término de semanas. El crédito que manejaban con las fábricas locales era mucho más beneficioso con relación al tiempo de obtención y al de devolución del mismo. Podía además descontar esos pagarés. Durante mucho tiempo, la industria del calzado fue la más próspera del país. Muchos zapateros o minoristas se convierten en fabricantes del día a la noche por medio de los beneficios que ofrecen las compañías americanas y amasan fortunas en pocos años. La producción aumenta mucho más rápidamente que el consumo. En muchos casos, las empresas no obtienen ganancias finalizado el año. Como resultado de esta sobreproducción, se llega al extremo de vender docenas de pares de zapatos más baratos que su costo para obtener dinero rápido. Los consumidores fijan entonces condiciones y términos. El stock es muy grande aunque algunos fabricantes trabajan solo 4 días por semana.

Otro factor de suma importancia es el desarrollo de la industria local del tanino. En los últimos años, la calidad del tratamiento del cuero había mejorado notablemente aunque aún sin llegar a los standards americanos o ingleses. Las dificultades en tiempos de guerra estimulaban a los productores locales de tanino a perfeccionar la obtención de mejores acabados, regularmente conseguidos a través de la importación.

Argentina, como líder ganadero en el mundo, es gran productor de cueros y es obvio que con las técnicas necesarias para producir tanino de calidad, se obtendrán cueros mejores y más bajo costo que los importados. De esto resulta que la industria del calzado puede depender de los productores locales de tanino al menos durante tiempos de guerra y por ende siendo su costo muy inferior.

CARACTERÍSTICAS DE LAS FÁBRICAS

Los edificios utilizados en las fábricas argentinas, al menos en Buenos Aires, son modernos, hechos de cemento o estructuras de ladrillos, especialmente aquellos construidos para la fabricación de calzado. En apariencia – además – contrastan con el tipo de edificios que se ven en los Estados Unidos. Los de Buenos Aires tienen más apariencias de hoteles o casas de departamentos que de fábricas. Durante las primeras décadas del siglo, muchas firmas han equipado sus industrias con modernos adelantos como servicios de ascensores, lavaderos, dispensadores de basuras y baños en cada piso. En algunos casos, solo la planta baja es empleada para el trabajo.

La mayoría de la maquinaria es fabricada en los Estados Unidos; solo quedan algunas con equipos franceses, alemanes o ingleses. Esto se debía al problema para conseguir repuestos de las máquinas europeas por el problema de la guerra. Todo esto sucede después de 1902. La firma pionera en fabricación de calzado en Argentina fue la firma Martí y Caballero Hnos. en Córdoba que poseía equipos muchos años antes de la introducción generalizada de dicha maquinaria en el país. Solamente dos empresas utilizan energía a vapor, las restantes son eléctricas. Algunas fábricas emplean mano de obra femenina ya que en muchos casos llevan el trabajo sin finalizar a sus hogares y allí terminan la confección del calzado. La influencia de la maquinaria americana se traduce además en la similitud de diseños y modas de zapatos, tanto masculinos como femeninos. Cada mejora o arreglo y nueva confección llega a nuestro país unas pocas semanas después de su empleo en los Estados Unidos.

Hacia 1913 existía un total de 2.243 establecimientos de confección de zapatos en Argentina. El capital total invertido era de \$ 4.541.953.- El valor de lo producido fue de \$ 4.828.495.- y materia prima por \$ 1.906.409.- de la cuál solo se importaba menos del 20 %.

Salarios pagados por hora durante 1909 en una fábrica de calzado de la Capital Federal

Descripción de la tarea	Paga por hora	Descripción de la tarea	Paga por hora
Montado	\$0,28	Alambrar tapa firme	0,17
Colocar suela	0,25	Cepillar suela y taco	0,17 a 0,19
Costura en máq. McKay	0,23	Hacer y abrir hendido	0,19
Ayudante en máq. McKay	0,17	Hacer hojalillos, en la máq. Reece	1,04 (por día)
Desvirar cantos	0,23 a 0,28	Cortar hilos	0,5 a 0,7 (por día)

			día)
Asentar suela	0,16 a 0,19	Rebajar	0,50 (cada 100 pares)
Operador de la "lightning heeler"	0,26	Construir y prensar tacos	0,81(cada 100 pares)
Pulir taco	0,22	Limpiar y empaquetar	0,10 a 0,22
Pulir cantos	0,25	Cortadores	2,12(por día)
Pulir suela y taco	0,19		

Jornales de las mujeres ocupadas en las fábricas de calzado.

Tarea	Horas de trabajo	Jornal diario
Aparadoras	8 y 9	1,20 y 1,50
Armadoras a mano	8 y 9	1,50 y 1,80
Armadoras a máquina	8 y 9	2,40 y 2,80
Suela (clavar)	8 y 9	0,70, 1 y 1,20
Planchar calzados	8 y 9	2,00
Parejadoras	8 y 9	2,00
Empaquetadoras	8 y 9	0,80 y 1,00

Jornales de las aparadoras a domicilio con jornada laboral de 11 horas.

Ramo	Salario por docena	Producción diaria	Gasto	Jornal medio
Zapatillas Langosta	0,20	5 doc.	0,10	0,80 y 0,90
Zapatillas Uruguayas	0,50 y 0,70	2 doc.	0,10	0,90 y 1,20
Botines Crimea	0,60, 0,70, 0,80, 0,90 y 1,20	2 doc.	0,20	1, 1,50 y 1,80
Botines señora ordinarios	0,80, 0,90 y 1,20	1 y ½ doc.	0,20	1 y 1,50

Botines señora mejores	1,50 y 2	1 doc.	0,20	1,30 y 1,80
Botines varón ordinario	1, 1,20 y 1,50	1 y ½, 1 y 1 doc.	0,40	1,10
Botines hombre ordinarios	1,50, 1,80 y 2	1 doc.	0,40	1,10 y 1,50 doc.
Botines hombre mejores	2, 2,50 y 3	1 doc.	0,50	1,50 y 2
Botitas finas señora	6,50	2 pares	0,30	1,20
Botines hombre clase regular	4	½ doc.	0,40	1,60

El costo del gasto incluye: desgaste de la máquina, aguja, tinta, ojales ganchos, hilo, etc.

Obreros ocupados en las 102 fábricas de calzado de la ciudad de Buenos Aires en 1914

Obreros internos				Obreros Externos				Total	
Mayores		Menores de 16		Adultos		Menores de 16			
Varones	Mujeres	V.	M.	V.	M.	V.	M.		
6121	1474	221	201	4839	3820	15	25		
Total				7597				8659	16250

adultos			
Total		422	40
menores			
Total		1671	3845
mujeres			
Total		6342	4854
varones			



TAUBENSCHLAG HNOS.

Esta fábrica de calzados finos fue fundada en 1887 y se instaló primeramente en la Avda. Corrientes 1661 para luego trasladarse a Méjico 4248. Sus dueños son argentinos pero de origen Austríaco. La firma confecciona 350 pares diarios, principalmente modelos Mc.Kay cosidos. Solamente se producen algunos pocos pares para damas. La fábrica emplea a unos 160 operarios. Es una de las pocas empresas argentinas en poseer el departamento de fabricación de la horma del zapato en el mismo edificio. La maquinaria es enteramente americana. Las ventas son mayormente fuera de Buenos Aires que en la misma capital. Además trabajan para la empresa 6 vendedores-viajantes. La fuerza motriz empleada es electricidad (55 H.P.)

Una interesante iniciativa la tuvo entre otras firmas **Taubenschlag Hnos.** quienes organizaron visitas para niños pequeños quiénes se mostraban sorprendidos por la maquinaria, el trabajo y producción llevada a cabo en los talleres. Estas visitas industriales fueron bastante comunes a principios de siglo y se hicieron populares luego por otras diferentes industrias.



Anverso y reverso de medio de pago metálico de la empresa. Este raro ejemplar fue acuñado en bronce a principio de siglo por valor de 50 centavos. Módulo 24 mm.

Es casi una certeza que otras empresas similares hayan mandado a acuñar sus propias piezas.



Fotografía correspondiente a la firma Grimoldi Hnos. (Calle Rivadavia entre Catamarca y Jujuy) bastante similar a la forma de trabajo en cuanto a operarios, maquinaria, etc. a la empresa que nos ocupa este artículo

Ricardo A. Hansen – Diciembre 2012
e-mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

Fuente: <http://www.razonyrevolucion.org/textos/FedeerratasDeltalleralafabrica.pdf>

Fuente: <http://www31.us.archive.org/stream/specialagentsse09unkngoog>

Fuente: <http://www.grimoldi.com/general/historiagrimoldi/>

Fuente: Revista ilustrada de la zapatería, Volumen 15 - 1914

Los tramways cordobeses

Hacia 1879, cuando se instalan las primeras líneas de tranvías de caballo, tiene aproximadamente unos 35.000 habitantes. Su radio urbano abarcaba unos cuatro kilómetros de sur a norte y unos ocho de este a oeste.

La llegada del ferrocarril desde el puerto de Rosario, hacia 1870, activó su economía y le sustentó un crecimiento sostenido que le permitió, hacia 1909, cuando se instala el servicio de tranvías eléctricos, contar con unos 107.000 habitantes. Si bien para esa época su radio urbano no había crecido mucho en extensión lo había hecho en densidad.

Su clima templado, con inviernos frescos y cortos, y sus veranos cálidos y lluviosos dieron lugar a la utilización de una doble flota de coches abiertos y cerrados en la época del tranvía a sangre y de coches convertibles en la época del eléctrico, con grandes ventanillas que cerradas brindaban la protección necesaria al frío o a la lluvia y abiertas permitían viajar cómodamente en días de calor.

Durante la existencia del servicio de tranvías eléctricos la ciudad creció considerablemente, llegando en 1960 a cerca de 580.000 habitantes. Ese crecimiento se dio principalmente a partir de la mitad de la década del cuarenta, cuando paulatinamente fue consolidando su perfil de ciudad industrial.

Desde 1927 la instalación de una fábrica de aviones, seguida posteriormente por la instalación de fábricas de automotores, tractores y material ferroviario, dieron lugar a la aparición de nuevos barrios, los que no siempre llegaron a ser servidos por el sistema tranviario. Ese crecimiento hizo que ya desde los años cincuenta la trama urbana creciera considerablemente excediendo el radio asistido por los tranvías, cuya red había dejado de crecer hacia fines de los años 30.

La red alcanzó un total de poco más de 80 kilómetros de vías, un depósito, y de los 30 coches iniciales se llegó a los 130 en el año 1930 y a los 137 en 1958.

Córdoba fue la última de las grandes ciudades argentinas en mantener servicios a caballos, cuya última línea se clausuró en el año 1925.



EMPRESA TRAMWAY CIUDAD DE CORDOBA

El 14 de diciembre de 1878 los señores Alfredo Arteaga, David Argüello, Belisario Ortiz, Rafael Aranda, Pedro Martínez Caballero y Belindo Martínez Caballero, constituidos en la empresa "Tramway Ciudad de Córdoba" obtuvieron de la comuna la concesión por noventa años.

El recorrido otorgado partía de la Plaza de Pueblo General Paz, de allí por la actual 24 de Septiembre, Puente Sarmiento, Boulevard Guzmán, San Jerónimo, 27 de abril, hasta el Paseo Sobremonte, donde finalizaba el recorrido rodeando las calles del Paseo. Este era el recorrido inicial, porque en la concesión se aclaraba que a partir de la intersección de 27 de abril y San Martín partiría un ramal hasta el Mercado Norte, y de 27 de abril y Obispo Trejo otro ramal hasta las puertas de la Universidad. La concesión obligaba al empresario a transportar gratis durante dos años a profesores y alumnos de la Facultad de Medicina y Ciencias Exactas, del Colegio Nacional y Loreto, y por cincuenta años a empleados municipales, Hermanas de la caridad y sacerdotes. La tarifa que se les autorizaba cobrar no podía ser mayor a 'un Real boliviano' o su equivalente en pesos fuertes.



Rarísimo ejemplar unifaz válido por un pasaje.

Como también el tranvía podía oficiar de vehículo de carga, se fijó la tarifa de "medio Real boliviano" por tonelada de carga. Asimismo se establecía que por cada kilómetro de recorrido la empresa debía contar con dos coches, uno cerrado para el invierno y otro de carrocería abierta para el verano. Terminado el tendido de los rieles y salvados los restantes requisitos, la inauguración coincidió con la fecha patria del 9 de julio de 1876. Donde está la Plaza Rivadavia, en Alta Córdoba, quedó establecido un galpón para guardar los coches y allí se hacía el cambio de la caballada.

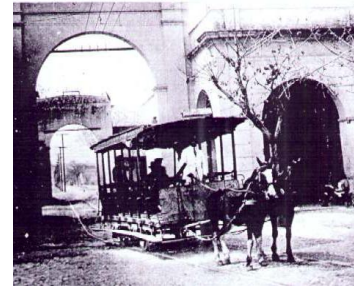
EMPRESA TRAMWAY COLONIA SAN VICENTE

El Pueblo o Colonia San Vicente como se lo llamaba en aquella época, era realmente una villa veraniega, quizás la primera que tuvo Córdoba, ya que hace cien años un viaje a lugares como éste era toda una aventura, si tenemos en cuenta que se carecía de medios de comunicación.

En 1881 se constituyó una sociedad anónima para establecer una empresa de tranvía a sangre, siendo su primer presidente Agustín

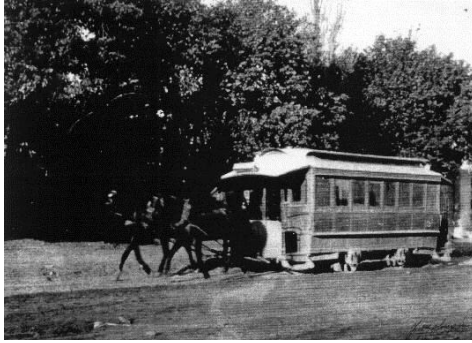
Garzón. Para la construcción de la primera línea, el fundador de barrio San Vicente se dirigió al entonces presidente de la Nación, Julio A. Roca, solicitándole la donación de cinco kilómetros de rieles con sus correspondientes durmientes provenientes de material usado del Ferrocarril Central Córdoba. El presidente accedió y comunicó su decisión el 27 de mayo de 1881, felicitándolo por la iniciativa. Construidas las vías del primer tramo, el

19 de diciembre hizo el recorrido autorizado, el primer tranvía de tracción a sangre de la Empresa Tramway Colonia San Vicente.



La Ordenanza municipal autorizaba primeramente a usar las calles de San Vicente para el recorrido en su primer tramo, la calle Nº 3 (hoy Agustín Garzón) hasta la que hoy es Sargento Cabral. En el centro de la ciudad llegaba hasta la plaza central, hoy San Martín, al Paseo Sobremonte y Mercado Norte. Posteriores ordenanzas ampliaron el recorrido del Tramway Colonia San Vicente por las calles Constitución (hoy Rosario de Santa Fe), Sobremonte, Deán Funes, Rivadavia, Caseros, Bolívar hasta la plaza del Pueblo Nuevo (hoy Güemes). En San Vicente se alargaba el recorrido por la calle Nº 7 (hoy San Jerónimo), Pellegrini, López y Planes, y Obispo Castellanos. El 20 de mayo de 1889 se autorizó a esta empresa a construir una doble vía al Hipódromo Nacional en los altos de San Vicente, hoy parte del barrio Altamira. El directorio de la entidad era presidido por Agustín Garzón, y lo

integraban Arsenio Leyba y Laureano Pizarro. El 15 de julio de 1889 se transfirió la concesión de la empresa Colonia San Vicente en favor de Samuel Palacios. Al fallecer éste, su esposa, Rosa Rume de Palacios, transfirió a Luciano Albariños.



El 12 de noviembre de 1902 el "coche jardinera número uno" de la empresa ciudad de Córdoba, recorrió las calles cordobesas alumbrado con lámparas alimentadas con gas acetileno. En el año anterior, se había probado el sistema de iluminación, instalando los depósitos del gas debajo de los pisos de los coches. Un caño de bronce suministraba el gas hasta las faroleras. En muy poco tiempo todos los tranvías estarían dotados de ese adelanto.

La empresa del tranvía San Vicente inició una serie de reformas, que le merecían el reconocimiento de los pobladores.

El tranvía incorporó el sector a la vida ciudadana y obligó luego a la comuna a proveerlo de los distintos servicios municipales. El establecimiento de este medio de transporte provocó un gran adelanto en San Vicente. No sólo sirvió para llevar a las familias del centro a sus residencias veraniegas, sino también a quienes iban a las tertulias organizadas en los días festivos. Por un real se daba la vuelta completa, con rebaja los días de fiesta.

El 14 de diciembre de 1897 una Ordenanza municipal autorizó a establecer la tracción eléctrica. Al vencer dicho plazo en 1925, y al no cumplir la empresa de San Vicente, se dispuso la caducidad de la misma. El final del Colonia San Vicente llegó el 13 de julio de 1925, cuando el Intendente Municipal, Manuel S. Ordoñez, desplazó el antiguo tranvía de tracción a sangre por el eléctrico.

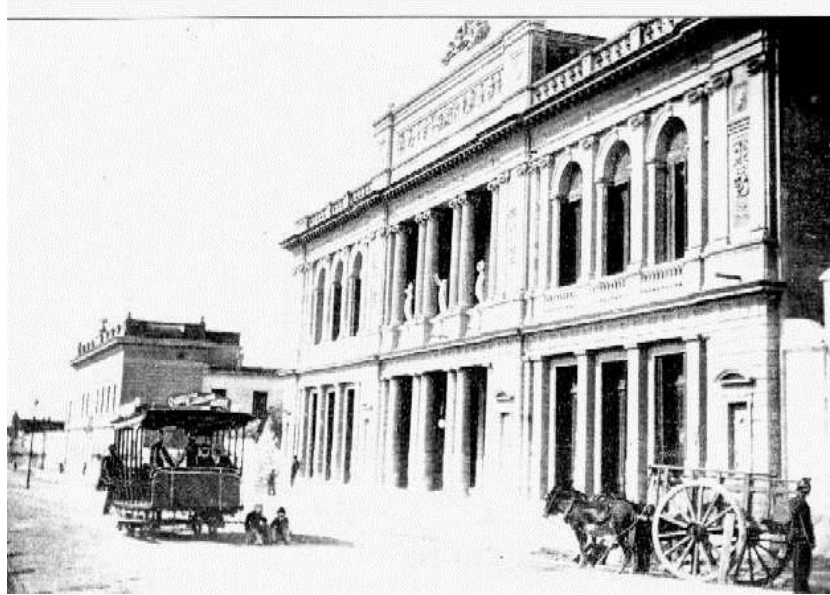
EMPRESA TRAMWAY ARGENTINO

La tercera empresa que circuló por la ciudad consiguió la concesión el 12 de octubre de 1883. Benjamín Domínguez obtuvo la titularidad del "Tranvía Argentino" para construir una nueva línea que debía estar dividida en tres secciones. Los itinerarios prácticamente no dejaron ninguna calle del casco céntrico sin los servicios del tranvía de caballos

Línea N° 1: Boulevard de la estación, Entre Ríos y Caseros, hasta la Universidad, luego Unión (hoy Rivera Indarte), Santa Rosa, Florida (hoy Coronel Olmedo), Congreso (hoy Colón), Artes (hoy Rodríguez Peña), 9 de julio, 25 de mayo hasta el boulevard de la Estación, con un recorrido total de cincuenta cuadras.

Línea N° 2: Universidad y Caseros, Independencia, Deán Funes, Florida (hoy Coronel Olmedo) y empalme con otra vía. Dieciséis cuadras.

Línea N° 3: Santa Rosa por Unión (Rivera Indarte), Rioja, Catamarca, Alvear, hasta empalmar en 25 de mayo con otra línea. Siete cuadras.



Se trajeron los coches y las líneas se tendieron en casi todas las cuadras prometidas. Potencialmente el número de personas era significativo. Frecuentemente los servicios se superponían en recorrido con la empresa Ciudad de Córdoba, produciéndose un principio de competencia.

El 4 de julio de 1876, la Municipalidad dio a conocer una ordenanza básica de los servicios tranviarios, en la que se fijaba la obligatoriedad de integrar una flota de, como mínimo, dos coches por cada kilómetro de recorrido. El Tranvía Argentino, fue quien aportó el mayor número de unidades.

Las actividades del Tranvía Argentino no anduvieron muy bien. El 22 de junio de 1888, un incendio destruyó el galpón donde se guardaban los coches, en calle Juárez Celman, hoy Colón. El servicio de esta empresa debió presentar algunas deficiencias. La prensa se encargó de ponerlas en conocimiento de todos. Así recogemos una nota del diario "La Libertad", del 7 de setiembre de 1900, comentando un episodio ocurrido el día anterior:

"... Un coche de esta empresa era arrastrado por caballos, que suponemos, era la primera vez que se los destinaba a ese servicio. Esto dio por resultado que al llegar a la esquina de 9 de Julio y General Paz, uno de los caballos se resistió a seguir adelante, viéndose los pasajeros detenidos media hora, más o menos, hasta que se pusieron los caballos de otro coche que alcanzó al primero. El mayoral y el cochero quedaron luchando en el mismo sitio con el potro cerril, que cada vez que se le azotaba para que siguiera daba tremendos saltos y coces con grave peligro para los transeúntes y curiosos que presenciaban los esfuerzos del infeliz personal..." (DUARTE, Armando. "Transporte urbano de Córdoba. Reseña monográfica", Córdoba, 1972.)

Y el Tranvía Argentino continuó sus recorridos con impedimentos, causando disgustos a sus pasajeros, hasta que el 30 de diciembre de 1904, el Intendente Municipal, Juan Carlos Pitt, cansado de tantas protestas, ordenó a los empleados comunales que levantaran las vías de aquella empresa.

La novedad no tardó en ingresar a las especulaciones empresarias de los transportistas. Ya en 1881, Samuel Palacios por entonces titular de la compañía Tranvía Colonia San Vicente inicia tratativas con la comuna a fin de obtener la debida autorización para reemplazar el sistema. La Municipalidad lo aceptó y exigió a cambio que el ancho de la calzada por donde circularan los coches, no fuera menor de doce metros. Esta restricción, en una ciudad que tenía calles en esas condiciones sólo en el cinturón urbano y la tradicional calle Ancha - Avenidas Vélez Sarsfield - General Paz, obstaculizaba la posibilidad de la inversión, ya que el itinerario factible de explotar no era precisamente redituable. Además, el sistema eléctrico no era sólo la estructura aérea que había que montar, sino una serie de obras anexas: usina, taller de mantenimiento y reparaciones, etc. amén de reforzar puentes, en razón del mayor peso de los vehículos. Todo eso suponía una inversión considerable ante las posibilidades de los empresarios locales.

ETAPA DE TRANSICIÓN

Hasta 1909 no se innovó en materia de transporte. En cambio la ciudad al entrar en el siglo XX había cobrado un nuevo estilo de vida, dado el empuje de una obra pública destacada en realizaciones, y un notable crecimiento demográfico donde casi se duplicaban las cifras de población del censo de 1887.

La tracción a sangre iba siendo desplazada en todos los centros importantes de la civilización, y si Córdoba mantenía este sistema, no era porque sus servicios resultaran óptimos para abarcar la creciente demanda, sino debido a la ausencia de capitales suficientes para afrontar el reemplazo. En 1909 una compañía inglesa logró la concesión para la implantación del sistema. El 22 de agosto de 1909 la Compañía de Tranvías Eléctricos de Córdoba Limitada de Londres comenzó a funcionar con una línea. La concesión otorgada, facultaba la instalación de otros tres recorridos experimentales, que de no habilitarse a término darían lugar a la rescisión de la autorización. La compañía no logró cubrir los plazos. Fue entonces, que una compañía de capitales norteamericanos, se formó bajo la denominación de Compañía Constructora de Tranvías Eléctricos de Córdoba Argentina.

Los primeros ensayos se realizaron el 20 de agosto de ese mismo año, por las calles Buenos Aires - Rivadavia - 25 de Mayo - Alvear - el puente del Abasto e ingreso al Barrio Alta Córdoba. El 22 de agosto, a las 15:00 hs. se inauguró el servicio con una línea entre el Parque Crisol (hoy Sarmiento) y Plaza Rivadavia en Alta Córdoba. En octubre de 1910, bajo la intendencia de Rogelio Martínez, se estableció el contrato de concesión por setenta y cinco años a favor de la Compañía de Tranvías Eléctricos de Córdoba Argentina, caducando así todas las concesiones otorgadas anteriormente a las empresas Tranvía Argentino, Ciudad de Córdoba y Tranvías Eléctricos de Córdoba Limitada de Londres. Sólo subsistía la concesión otorgada a la empresa Colonia San Vicente, la que convivió con el reciente concesionario hasta el año 1925.

Fue otorgada a la Compañía de Tranvías Eléctricos la explotación de cinco recorridos, factibles de ser combinados, y que se extendían de la siguiente forma:

Línea Nº 1: Desde el Cementerio San Jerónimo hasta Plaza Lavalle de Barrio San Vicente.

Línea Nº 2: Desde el Mercado de Aves de Barrio General Paz hasta el Hospital Clínicas.

Línea Nº 3: Desde Plaza Fragueiro de Alta Córdoba hasta el Chalet Crisol (Parque Sarmiento).

Línea Nº 4: Desde la Cárcel Penitenciaria hasta el Ferrocarril Central Argentino.

Línea Nº 5: Desde el Puente Centenario hasta Barrio Nueva Córdoba.

La tarifa fijada era de 10 centavos por pasaje común, 5 centavos en los "acoplados" para obreros, 20 centavos el recorrido completo, y 15 centavos el pasaje de combinación. Este pasaje era intransferible y valía para ser usado en el día y dentro del término de una hora de su expedición en cualquiera de los recorridos de la compañía. También se otorgaron los primeros abonos, pases mensuales intransferibles al precio de 3 pesos, utilizables durante el año escolar y válidos en todos los recorridos durante los días hábiles. En lo referente al transporte de carga, se fijó un precio de 50 centavos por tonelada (el 50% de la tarifa habitual).

En febrero de 1911 se habilitaron dos líneas más. Una empresa de capitales norteamericanos compra a la compañía inglesa en el año 1928, que también tenía a su cargo la empresa de electricidad de la ciudad, creciendo a partir de allí el servicio eléctrico hasta los años '30.

El paso de los años, el aumento demográfico, el estancamiento de los servicios y el arrastre de la crisis económica del '30 traducida en la falta de inversiones e importaciones de nuevas unidades y repuestos, pesaron en mayor o en menor medida en el destino de los tranvías de todo el país. En 1930 salió de servicio el sistema en Corrientes; cinco años después sucedió en Salta en 1938, en Bahía Blanca, y en 1954 desaparecieron de Mar del Plata.

LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS

El tranvía eléctrico comenzó sus recorridos con una frecuencia de 10 a 15 minutos en las distintas líneas. Los vecinos manifestaban su disconformidad por cierto proceder de la compañía, que argumentando falta de fuerza, retiraban de circulación dos o más coches por línea a partir de las cinco de la tarde, lo que incidía perjudicialmente en el régimen de frecuencias. A pesar de ello, el tranvía eléctrico agilizó sensiblemente el desplazamiento facilitando las comunicaciones e imprimiéndole un nuevo ritmo a la ciudad que se expandía. El tranvía trató de crecer junto a la urbe y a las necesidades desprendidas de este crecimiento. El costoso tendido vial conspiró contra las posibilidades de fomento de este medio de transporte. Por eso, el tranvía eléctrico no pudo crear zonas de importancia sino que se limitó a esperar que las zonas crecieran por otras circunstancias, para luego servir las. Así se produjeron modificaciones y alargues de recorridos destinados a cubrir nuevos sectores. En 1919 la nueva compañía contaba con una flota de 60 tranvías y la declinante empresa Colonia San Vicente de tranvía de caballos sólo con 11 coches.

La flota total del transporte, en relación a 1887, había disminuido sensiblemente, ya que contra los 447 coches de aquella época sólo podían oponerse los 71 tranvías que sumaban las dos empresas. Además existió una diferencia en la velocidad entre ambos sistemas, que lógicamente se reflejó en una mayor afluencia de viajes. En 1920 se acentuó la declinación del tranvía de caballos. La flota de éste se redujo a 10 unidades y disminuyó el número de empleados. En 1921 se incorporaron cinco tranvías a la flota de diez y aun así volvieron a reducirse el personal. Sin embargo, el saldo final resultó decepcionante.

Entre 1921 y 1923, se afianzó la Compañía de Tranvías Eléctricos y se manifestó el triste final de los tranvías de caballos, hecho que sucedió por ordenanza municipal del 30 de noviembre de 1923, la que estableció el reemplazo definitivo del sistema de tracción a sangre.

Desde 1914 hasta mediados de 1930, el tranvía eléctrico mantuvo total hegemonía en el traslado de pasajeros de la ciudad. En 1927 se consolidó el sistema, logrando integrar la red con la que casi perduró hasta su disolución. En este período floreció nuevamente la empresa, y los coches iniciales se elevaron a 110 en 1928.

Ricardo A. Hansen – Diciembre 2012

e-mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

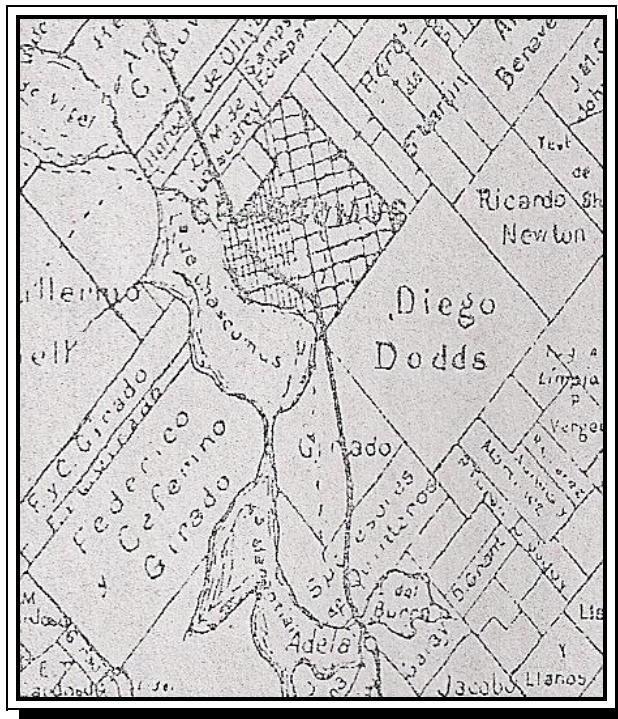
Fuente: <http://www.tranviasdecordoba.org.ar>

Fuente: <http://www.tranviasdecordoba.org.ar>

Estancia “La Juanita”



Ubicada en Adela con acceso de Ruta Nº 2 - km 127,5 (camino a Pessagno). Chascomús. Importante estancia histórica, ya que desde su fundación en la década de 1830 como “Estancia de Frontera” por el Gral. Prudencio Ortiz de Rosas (hermano de Juan M. de Rosas), ha pasado por diversas etapas del quehacer rural del sudeste de la provincia de Buenos Aires. En el año 1830, se denominó “La Primera” Estancia de Frontera. Poseía un mirador en el casco de la estancia, el cual se utilizaba para mirar si venían malones provenientes del sur, rodeaban la laguna hoy denominada “Laguna del Burro”, ubicada en la zona norte. De esta forma se protegía la estancia y el poblado de Chascomús. Luego, se compra otra estancia “La Viuda” y le dan el nombre de “La Segunda”. La tradición cuenta que el nombre Adela con el cual se conoce a la estancia proviene de la hija de Prudencio Ortiz de Rosas que se llamaba Adela Ortiz de Rosas, siendo hacia 1863 el nombre de la estancia de frontera. “La Adela” la denominan también estancia ovejera, ya que se destaca en la cría de ganado. Desde el año 1926, es adquirida por una familia de origen vasco y se le da el nombre **“La Juanita”**, en homenaje a la esposa de su dueño **Don Félix Sola**. Se transforma en una estancia lechera. Comodidades: ocho habitaciones, las cuales dan al parque con su añosa arboleda y vista a la laguna. Actividades: cabalgatas, caminatas, bicicletas, avistaje de aves, paseos en sulky, piscina, juegos de mesa, pesca, salón de eventos



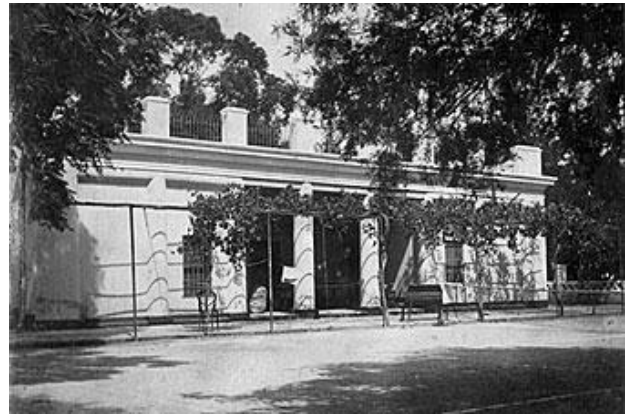
Mapa del partido de Chascomús de 1899 donde se aprecia la zona donde se ubicaba la estancia "La Juanita", parcela de la familia Dodds y más al sur, el paraje 'Adela' y la 'Laguna del Burro'

"La Juanita" tenía mirador (hoy desaparecido), desde el mismo se oteaba el horizonte por medio de un experto vigía, quien avisaba la llegada de un malón. La estancia está emplazada al norte de la laguna, dando tiempo a preparar la defensa de la misma o ir a guarecerse en el fuerte cercano, ya que los malones debían rodear toda la laguna para atacar la estancia. El nombre de Adela de la estación de ferrocarril cercana y de la propia estancia cuando la compra la familia Dodds corresponde en realidad al nombre de Doña Adela Ortiz de Rosas, hija de Don Prudencio Ortiz de Rosas, siendo este nombre el usado en sus últimos tiempos como estancia de frontera. Desde 1853 hasta 1926, en que fue adquirida por **Don Félix Sola**, la estancia *Adela* vivió una época de esplendor como establecimiento de cría de ganado bovino –los Dodds eran escoceses– siendo conocida como "estancia ovejera". En 1926 pues, el Sr. Sola, fiel a su ascendente vasco instala varios tambos a su alrededor, conformándose entonces "La Juanita" como "estancia lechera". Don Félix Sola rebautizó a la estancia como "La Juanita" en homenaje a su esposa Doña Juana Echeverría. En ella el personal de la estancia brindaba apoyo a cada uno de los tambos, realizando las tareas de alambrado, herrería, carpintería, labores de la tierra, etc.; y la familia tambera se dedicaba al

ordeño y al manejo del rodeo lechero, de excelente calidad y progenie. Con el correr de los años y siempre bajo la gestión administradora del menor de los hijos, Don Remigio SOLA, se inauguró al compás de los nuevos tiempos un moderno tambo mecánico el que fue desactivado después de la gran inundación de 1993. Llegó finalmente la era del turismo de estancia de la mano de sus entonces propietarios María Elena Sola y Norberto Badano quienes le darían una nueva y única impronta al lugar.

Entrar en el interior del casco de *La Juanita* es como llegar al túnel de tiempo y tocando un botón que dice "Gobierno de Rosas" será depositado en el inmenso comedor y recibidor equipado con muebles provenientes de la fundación, conservados en perfecto estado; la enorme chimenea enmarcada con mármol negro repujado, invita al reposo, mientras los maderos crujen en su interior y las pequeñas llamas producidas por las brasas ardientes nos llevan a profundas meditaciones. Los dormitorios son del tamaño que la época pedía: enormes, con piso de pinotea norteamericano y ventanales a la laguna

del Burro, desde los cuales podemos contemplar amaneceres fantásticos.



Fundada en la década de 1830 por el General don Prudencio Ortiz de Rozas (hermano del Gobernador de Buenos Aires, don Juan Manuel de Rosas). Aunque muchos habrán sido los sitios pródigos en belleza y valor estratégico dentro de un predio que en aquellos tiempos era de 21.000 hectáreas, fue este preciso lugar el elegido por don Prudencio para el emplazamiento del casco. Su ubicación en la rívera Norte de la laguna permitía avizorar al indio cuando emergía despuntando sobre la llanura y comenzaba a bordear el espejo de agua desde la margen Sud, dando tiempo al poblador para anticipar la defensa del lugar o bien para partir raudo a cobijarse en el Fuerte San Juan Bautista (hoy ciudad de Chascomús).

Muy cerca del borde de la laguna y por ella protegida su espalda, se haya erguido el enclave colonial con su frente engalanado por tímidas columnatas... era la expectante "estancia de frontera". La nuestra, de ladrillo cocido aunque todavía asentado en barro conoció, recién en 1853 con la llegada de los escoceses William Bell y sus yernos James Dodds y James Burnett, los baños de loza inglesa (que hasta hoy perduran).

En 1905 fallece doña Isabella Bell de Dodds. Adquiere el predio don Roque Quinteros para luego venderlo en 1926 a don Félix Sola.



Imagen cedida gentilmente por el colega numismático y amigo marplatense Gustavo Pagés tomada de otro coleccionista. No poseemos imagen del reverso ni módulo pero sabemos que fue acuñada en bronce aproximadamente a fines de la década del '20. Por lo que vemos, es un raro ejemplar seguramente empleado para el pago en la esquila del establecimiento.

Ricardo A. Hansen – Diciembre 2012
e-mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

Fuente: <http://www.clubsycountries.com.ar>

Fuente: <http://estancialajuanita.com/historia.php>

Fuente: <http://www.raturestancias.com.ar/lajuanita.htm>

Fuente: http://www.bancoprovincia.com.ar/citab/publicaciones/atlas_turistico/2-08-estancias

La colonización judía en la Argentina

Rodolfo Franci.

Mariano Cohen (colaboración Colección de vales)

Miembro de la Academia Argentina de Numismática y Medallística

La Jewish Colonization Association

La **Jewish Colonization Association** (JCA, en ídish ICA) fue una asociación filantrópica creada por el barón Moritz von Hirsch para facilitar la emigración masiva de judíos desde Rusia y otros países de Europa del Este hacia colonias agrícolas en tierras financiadas por la Asociación, particularmente en Argentina y en Estados Unidos.

Fue fundada el 11 de septiembre de 1891. Ese mismo año, el vapor *Pampa* alquilado por Hirsch llevó a Argentina 817 inmigrantes judíos desde Ucrania, Polonia, Lituania y Besarabia. En agosto de 1891, por directiva del Barón Hirsch, alrededor de 3.000 leguas cuadradas de tierras fueron adquiridas en diversas partes de la República Argentina, por valor de \$ 1.300.000 (£ 260.000). En total, más de 17.000.000 hectáreas fueron adquiridas.

Los colonos comenzaron a llegar en el verano de 1891, siendo que a finales de ese año ascendió a 2.850. Esta inmigración dio origen a las colonias de Carlos Casares (Mauricio) y Entre Ríos. La organización fue clausurada en 1978 por falta de fondos.

El Barón estaba convencido de que sólo en la República Argentina se ofrecían todas las condiciones necesarias para implementar una inmigración y colonización masiva de judíos rusos. No obstante, la JCA no tuvo relación alguna con el primer contingente pionero que llegó en agosto de 1889, a bordo del vapor Wesser, con pasajes subsidiados por el gobierno argentino.

Aunque la J.C.A. tomó forma de una Sociedad Anónima por Acciones, por una necesidad legal del país en que se constituyera, está reconocida en Inglaterra, lugar de su sede social, como Sociedad Filantrópica (Charity Society).

En la República Argentina la personalidad jurídica le fue concedida por un decreto del Poder Ejecutivo Nacional con fecha del 17 de Febrero de 1892.

Su carácter de Asociación Civil con fines filantrópicos le fue reconocido por el entonces Presidente Roca a través de un decreto de fecha 15 de Febrero de 1900.

La inmigración judía en la República Argentina se inició a partir de la fundación de la J.C.A., y desde entonces todo el proceso migratorio estuvo inescindiblemente vinculado a su accionar en el doble carácter de empresa de inmigración y colonización.

Tras numerosas penurias fueron asentados en el norte de la provincia de Santa Fe y algunos de ellos fundaron allí la primera colonia judía agrícola, Moisés Ville.



Por su parte, el representante del Barón Hirsch, el científico judeo-alemán Wilhelm Loewenthal, trató un vasto proyecto con el presidente argentino, Carlos Pellegrini, y también con terratenientes privados, a fin de negociar la adquisición de la impresionante superficie de ¡3.250.000 hectáreas! Sin embargo, estos planes grandiosos de colonización no pudieron realizarse en los territorios nacionales del norte del país.

La empresa proveyó la infraestructura agrícola, la capacidad económica para hacer inversiones, así como para afrontar pérdidas, y una tenaz política de reclutamiento de colonos en Europa y de inmigrantes judíos en los centros urbanos argentinos.

A pesar de no haberse cumplido las previsiones del Barón de asentar a centenares de miles de colonos judíos, durante los primeros cinco años de existencia de la JCA el sueño utópico tomó cuerpo en proporciones más humildes: se levantaron cinco grandes colonias en las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos y Santa Fe, con una superficie total de 200.619 hectáreas, donde se asentaron 6.757 colonos, con sus familias, en 910 chacras. Éste era el balance de la mayor utopía agraria judía en América Latina en 1896. Tres años después la JCA se extendía hacia los confines de la pampa húmeda con el establecimiento de colonias en el territorio nacional de La Pampa, sur de la provincia de Buenos Aires, norte de la provincia de Santa Fe y en la de Santiago del Estero.

Más de 18.900 almas vivían de la producción de las chacras y un número adicional de peones, que en 1910 había alcanzado a 7.000, trabajaban en tareas agrícolas con la esperanza de llegar a ser colonos propietarios. La superficie total de tierras argentinas compradas por la JCA para colonización judía pronto llegaría a superar las 600.000 hectáreas

Esos años hasta la Primera Guerra Mundial, y también los posteriores, hasta fines de los años 20, han sido decisivos para la inserción de la inmigración judía tanto en el proyecto agro - exportador del país como en el proyecto de colonización de un conjunto de inmigrantes judíos que buscaban convertirse en productores en el campo argentino, huyendo de la opresión del este europeo.

COOPERATIVA “LA AGRICOLA ISRAELITA” o “VEREIN” (Basavilbaso F. C. E. R.)



BARON MAURICIO DE HIRSCH GERFUTTI

David M. Merener cita que: “La Colonización Judía -obra del filántropo Barón Mauricio de Hirsch, con la empresa constituida al efecto, la “Jewish Colonization Association”- se ha iniciado a fines del siglo anterior con el asentamiento de productores de origen judío emigrados de Rusia, Polonia, Rumania, etc., logrando colonizar en el país una extensión de 617.468 hectáreas, de cuyo total, 231.334 hectáreas han sido colonizadas en Entre Ríos.”

Dice Leoncio Gianello en su libro Historia de Entre Ríos (1520-1910) que: “**En agosto de 1900 se fundó en Lucienville, departamento Uruguay, la primera cooperativa agrícola**, dándose origen al extraordinario movimiento cooperativo que tiene en nuestra provincia magnífica expresión, colocándola a la vanguardia del cooperativismo en la Argentina”.

Cuenta el compendio de 1921 “Las Cooperativas de la Provincia de Entre Ríos” que “El día 12 de Agosto de 1900 en la casa particular del señor M. Embon ubicada en la Aldea Nº 1 de Basavilbaso se fundó la cooperativa”.

Fueron sus fundadores: M. Embon, E. Zetner, M. Friedlander, M. A. Blejer, G. Kopp, Adolfo Finvardl, Z. Fridman, M. A. Freiberg, A. Braslavsky, M. Hurvitz, M. Singer, Schae Sereloff, S. Fdeidemberg, Aron Visacovsky y M. Kossoy.

Su acta de fundación reza lo siguiente: “Acta de la Asamblea General de fecha 12 de Agosto de 1900- “Con el objeto de formar una Sociedad Cooperativa se han reunido en la Colonia Novoberg Nº 1 (hoy Lucienville) en la casa del señor Moroje Embon los colonos del Nº 1 y 2 de las colonias de I.C.A. señores E. Zetner, M. Fridlander, M. A. Blejer, Y. Ropp, A. Finvarb, Z. Fridman, M.A. Freiberg, A.R. Braslavsky, E. Embon, H. Huruvitz, F. Seretrize, Schae Huruvitz, M. Singer, Schae Seveloff, S. Freidemberg, A. Visacovsky, M. Kosay, N. Numirovsky”.

Por indicación varios miembros de la asamblea son designados los señores N. Numirovsky como presidente y A. Braslavsky como secretario para dirigir las discusiones de la asamblea que tenía por objeto discutir y aprobar los estatutos elaborados. Los señores Numírovsky y Braslavsky ocupan la mesa directiva y se pasa a la discusión de los estatutos los cuales han sido aprobados.

Acto seguido se procede a la elección de las autoridades que resultan las siguientes: “Presidente, M. Fridlander; Vice Presidente, E. Zentner; Secretario, A. Braslavsky; Pro Secretario, M. Kosay; Cajero, S. Freidemberg; Vocales: M. Singer, M. A. Blejer; Sindico, N. Numirovsky”.

El origen de sus fundadores fueron vecinos residentes en la Aldea Nº 1 y 2 de la colonia Lucienville en Basavilbaso, centro principal de la colonización israelita de la “Jewish Colonization”, el radio de acción de la cooperativa abarcaba aproximadamente en ocho leguas a la redonda y su zona de influencia alcanzaba a las estaciones ferroviarias Basavilbaso, Líbaros, Gilbert y Escriña. Los cultivos que fomenta son los de tártago o ricino, debido a la escasez del aceite de ricino indispensable para lubricar los motores de aeroplanos y dada las excelentes condiciones naturales de las colonias de la Jewish para el cultivo.

El perfeccionamiento del cultivo cerealero no se descuida y es así que año por año se canjea o compra semilla selecta que se reparten entre los asociados. Mereciendo por arte de la cooperativa una atención especial la avena y la cebada.

El girasol era utilizado por los colonos como alimento una vez tostado y aún crudo, se empleaba también para las aves domésticas que lo comían ávidamente. Los beneficios que recibían los socios era en la maquinaria con una bonificación en su favor de un 22%, incluso el descuento del 5% por pagos hechos al contado, es decir, un beneficio d 27% del total.

Las bolsas, hilo y varios artículos de corralón los recibían al precio de costo, según el año, con un recargo establecido en el estatuto de un 3% más flete. Dice el compendio de 1921 que “En cuanto a los consumos de primera necesidad, es según los balances desde su fundación a la fecha del 6% sobre los precios. Este beneficio se liquida no sobre las acciones sino en proporción al consumo hecho por cada uno. Esta sección consumos se fundó recién en 1919.

En cuanto a los socios propietarios y arrendatarios, del total de los socios un 15 % eran propietarios y el resto tenía una promesa de venta de la Jewish Colonization de manera que podían considerarse como propietarios por hallarse definitivamente afincados.

Continua diciendo el compendio antes mencionado que las secciones que comprendían la cooperativa eran las siguientes: “Ramos generales” para la recolección de la cosecha, que el año ppdo. tuvo un monto de 50.000 pesos m/n. “Almacén y consumos”, iniciado el año pasado ha tenido un movimiento de 40.000 pesos m/n. “Arrendamientos de campos”, para hijos de colonos socios y para aquellos que no tienen tierra donde trabajar. A esta sección se le adjudicó la suma de 6.000 pesos anuales. “Sección de arbitrajes”; de carácter más bien moral. Entiende en todo asunto o cuestión suscitada entre los socios o vecinos de la gran colonia “Lucienville”.

La misión tutelar que desempeña ha venido más de una vez a resolver cuestiones serias evitando así los tramites interminables y enojosos de la justicia. Sección cereales”, que compra y vende por cuenta exclusiva de los socios. Las compras se hacen puramente para semilla a efecto de mejorar los cultivos. Las ventas se hacen previa entrega de los cereales a la cooperativa que los enajena en las condiciones más ventajosas posibles. Esta sección tiene un movimiento anual de 200.000 pesos m/n”.

Todas estas secciones se fueron fundando paulatinamente a medida que las necesidades de los socios lo exigían.

El compendio consultado cuenta la historia de los estatutos dice que : “Los primeros estatutos que se dieron los socios establecían como condición especial el aporte en “caja de ahorros” la suma de diez pesos m/n, hasta cubrir el total de cincuenta pesos m/n; en cuyo momento terminaba su aporte”.

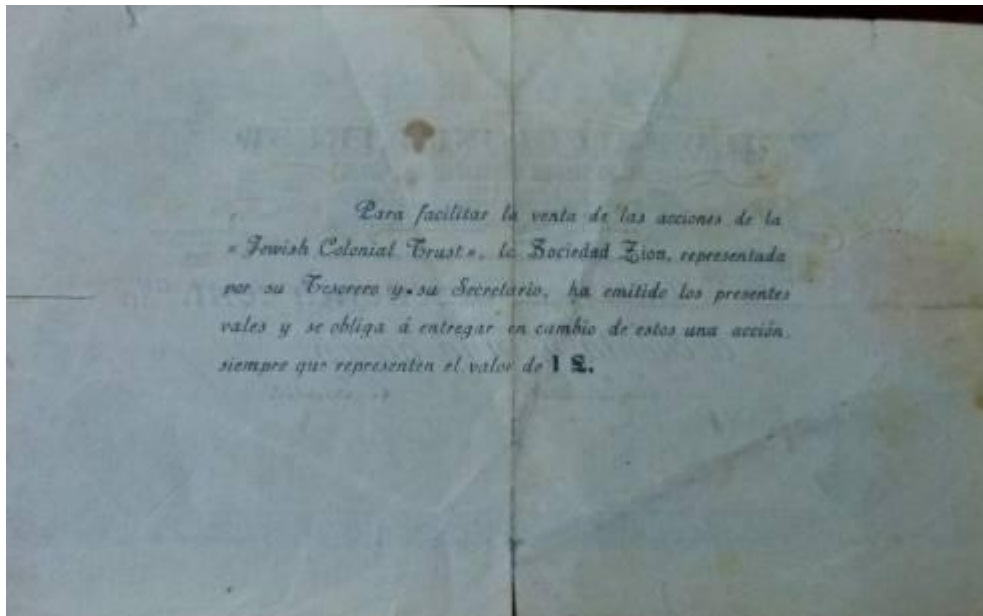
Notada la falta de un capital social con el cuál pudiera la sociedad afrontar todos sus gastos y hacer operaciones necesarias en ayuda de sus miembros resolvió reformar los estatutos de manera que llenara las necesidades de los mismos, las reformas tuvieron lugar en el año 1916.

Continua diciendo el compendio de 1921 “Primeros estatutos-Damos a continuación una copia de este reglamento que constituye la piedra angular del cooperativismo agrario en Entre Ríos.

Presentamos ahora un rarísimo vale a cuenta de 1 acción, de Jewish Colonial Trust, emitidos en centavos, seguramente para su uso en las colonias argentinas de Entre Ríos y Carlos Casares (Colonia Mauricio). Su valor es de 50 cents en moneda nacional.



En los cuatro ángulos posee fotografías del tipo postal con imágenes de instalaciones de las colonias.



El reverso de tan interesante y raro vale, menciona que la Sociedad Zion, para agilizar la venta de acciones, entregará estos vales, canjeables luego por los títulos pertinentes.



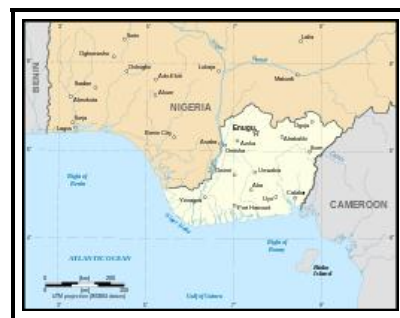
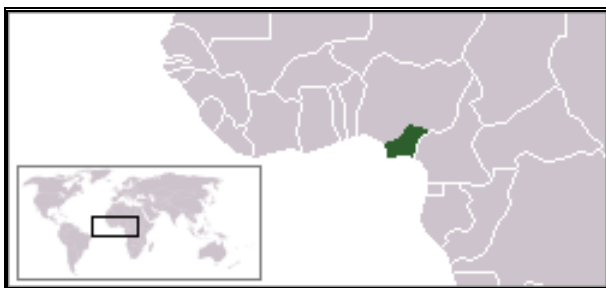
Acciones y títulos emitidos en Europa e Israel.

Conociendo Africa

Biafra



La República de Biafra fue un estado secesionista situado en el sudeste de [Nigeria](#). Biafra fue habitado principalmente por el pueblo Igbo (o Ibo) y existe desde el 30 de mayo de 1967; y, duró hasta el 15 de enero de 1970. La secesión fue liderada por los igbo; debido al desarrollo económico, las tensiones étnicas, culturales y religiosas entre los diversos pueblos de Nigeria. La creación del nuevo país recibe el nombre de la ensenada de "Biafra" (la bahía del Atlántico hacia el sur en el país de Nigeria), que, tras la guerra, pasaría a llamarse: "La bahía de Bonny". La creación de este país fue una de las causas de la guerra civil de Nigeria, también conocida como la "guerra de Biafra". El himno nacional del país fue elegido: "Tierra del Sol Naciente", que tiene la misma melodía que un poema sinfónico de Jean Sibelius de Finlandia.



Biafra fue reconocido por: Gabón, Haití, Costa de Marfil, Tanzania y Zambia. Hubo otras naciones que no dieron el reconocimiento oficial, pero, apoyaron a este país. Esos países fueron: Israel, Francia, Portugal, Rodesia, Sudáfrica y la Ciudad del Vaticano. Biafra también recibió la ayuda de actores no estatales como MarkPress EEUU y el Padre del Espíritu Santo de Irlanda entre otros.

La guerra civil Nigeriana también conocida como: "La Guerra de Biafra" duró desde el 6 de Julio de 1967, hasta el 15 de Enero de 1970. Fue un conflicto político causado por el intento de secesión de las provincias del sureste de Nigeria, que se autoproclamaron: "República de Biafra".

Causas de la guerra

Como muchas otras naciones africanas, Nigeria era una estructura artificial iniciada por los Británicos que no habían tenido en cuenta consideraciones religiosas, lingüísticas o étnicas.

Nigeria, que había ganado la independencia de Gran Bretaña en 1960, tenía 60 millones de personas, integradas por 300 grupos étnicos y culturales distintos. Las causas de la guerra fueron variadas. Más de 50 años antes G. Bretaña había creado un área en el Oeste de África conteniendo cientos de diferentes grupos étnicos, al que unificaron y dieron el nombre de Nigeria. Aunque el área contenía muchos grupos diferentes, tres eran los predominantes: Los Igbo, que eran entre el 60-70% de la población en el sudeste, Los Hausa-Fulani, que eran en torno al 65% en la parte norte. Los Yoruba, que eran en torno al 75% de la población en el Sudoeste.

* Los Hausa-Fulani, en el Norte, tenían un régimen semi-feudal, Islamistas, eran regidos por un régimen autocrático, conservador Islámico consistente en unos 30 Emires que, a su vez debían obediencia al Sultán. Éste era visto como la fuente de todo poder político y religioso.

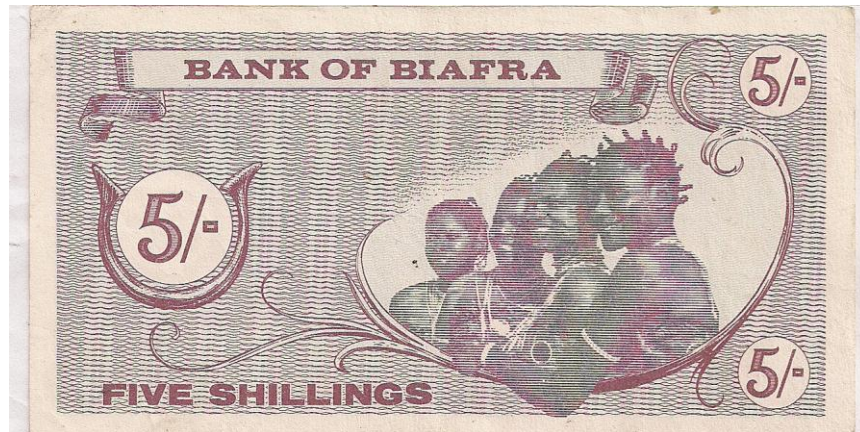
* Los Yoruba, en el Sudoeste, su sistema político también consistía en una serie de monarcas llamados los Oba. Sin embargo, éstos eran menos autocráticos, y su sistema, más abierto, permitía la movilidad entre clases, más que la riqueza y títulos adquiridos.

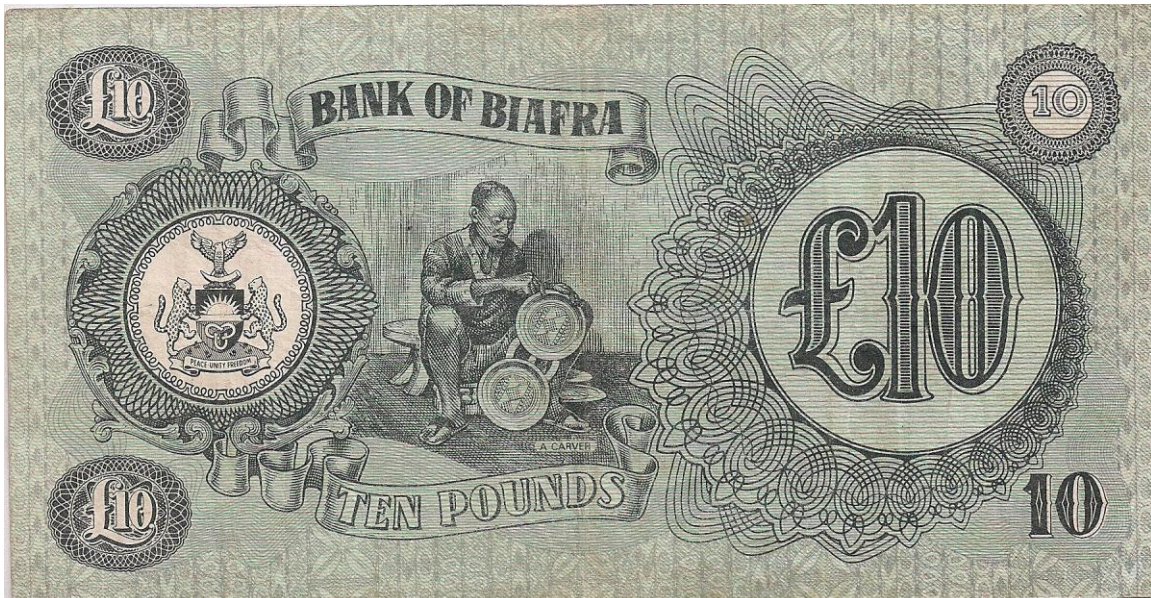
* Los Igbo, en el Sudeste, en contraste con los otros dos grupos, vivían en comunidades autónomas, organizadas democráticamente. Aunque tenían monarcas, las decisiones eran hechas en una asamblea general donde cada hombre podía participar. Las diferencias en organización política, entre los tres grupos, producían problemas entre ellos.

El sistema colonial inglés, solo hizo que aumentar estas divergencias entre ellos. Inicialmente, Nigeria respondió con un bloqueo económico, pero el 6 de junio de 1967 llevó tropas a la zona. Tras algunos éxitos iniciales por parte del nuevo estado, las tropas nigerianas tomaron el interior del país iniciando una guerra de exterminio reconquistando progresivamente el territorio. Mientras las tropas biafreñas únicamente podían realizar pequeños contraataques. El avance nigeriano obligó a trasladar sucesivamente la capital desde Enugu inicialmente, primero a Aba, luego a Umuahia y finalmente a Owerri en 1969. Antes de 1970 Biafra había quedado arrasada por la guerra y necesitaba alimentos urgentemente. El territorio fue finalmente incorporado a Nigeria, tras la huida de Ojukwu, quien dejó tras de sí un país hundido económica y militarmente. Se cree que el conflicto se cobró la vida de entre 800.000 y 1.000.000 personas, aunque las cifras podrían ser mayores. La mayoría murieron de hambruna y enfermedades. El hecho de que la guerra pudiera sostenerse durante tres años en un país subdesarrollado es debido a la internacionalización del conflicto, y posterior intervención de potencias Internacionales en el mismo. El propio intento de secesión fue alentado por intereses extranjeros en la zona, debidos a su riqueza en minerales, principalmente petróleo. Todos podemos recordar las terribles imágenes de criaturas y adultos fallecidos y a punto de fallecer por inanición. Todo eso sumado a las intensas sequías que se producían en forma casi consecutiva en la región.

MONEDAS y BILLETES









Alberto Trevisón – Diciembre 2012
e-mail: hatrevison@yahoo.com.ar

(Imágenes de piezas numismáticas colección del autor)

Fuente: <http://www.todoatlas.com/biafra.html>

Contactos entre coleccionistas.

Estimados socios y amigos: este lugar es para que Ud. publique gratuitamente su anuncio, para hacer contactos con otras personas que compartan nuestra pasión. Se aceptan solo temas relacionados con la numismática nacional e internacional.

- Compro fichas argentinas de minería, quebrachales e ingenios, monedas argentinas patrias (1813 - 1815) y sus variantes, monedas españolas o sudamericanas reselladas, contramarcadas o sobreacuñadas (siglos XVIII y XIX), moneda mejicana de necesidad (siglo XIX) - Darío Sánchez Abrego. Email: lu3dr@hotmail.com
- Colecciono fichas de Canteras de Tandil y mineras, latas y fichas de esquila y otras (Tramways, viñedos antiguas, etc). Contactar para canjes o venta a Ricardo A. Hansen (0249-154657748)
E mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar
- Deseo adquirir o canjear vales papel de la República Argentina, del siglo XIX y primera mitad del XX, emitidos por comercios, ingenios, quebrachales, minas, etc. Del mismo modo agradeceré información sobre emisores de los mismos. Contactar con: Rodolfo José Franci. E mail: rfranci@fibertel.com.ar
- Compro monedas de África y Brasil, y billetes de África. Contactar con Héctor Trevisón. Email: hatrevison@yahoo.com.ar o hatrevison@hotmail.com
Teléfono Celular: 0249-154563312
- Busco vales de Patagonia, Tierra del Fuego y Malvinas. Monedas como la de Popper. Comunicarse con Carlos Pedro Vairo. Email: cvairo@fibertel.com.ar

