

cionada o clasificada, porque tal práctica solo conduce a pérdidas y descontento que redundan en descrédito del comercio en general.»

*Variedades de uvas cultivadas para la exportación.*—Año por año los cultivadores argentinos, asesorados por el ministerio de Agricultura de la Nación y la Oficina Agrícola del F. C. B. A. P., van aprendiendo a conocer mejor las diversas clases de fruto más convenientes para la exportación, según los distintos mercados consumidores.

Parece ser que entre las uvas alta fantasías favoritas de los mercados extranjeros figuran las variedades: *Alphonse Lavallée*, negra; *Cornichón* negra o violeta, sumamente resistente; *Dattier de Beyrouth*, blanca, grande muy buena para ultramar; *Maravilla de Málaga*, negro morado; *Almería negra*, muy parecida a la *Maravilla de Málaga*, de gran conservación; *Olivette Blanche*, especialmente recomendable para Buenos Aires, Uruguay y Brasil; la *Ferral*; y sobre todas ellas la *Almería Ohanes* «que cada vez afirma más su éxito en New-York y que por su resistencia es la reina de las uvas de exportar».

*Envases y empaques.*—Esta materia es cuidadosamente estudiada dándose a cada variedad y mercado el embalaje más apropiado según las enseñanzas de la experiencia.

Dos son los tipos principalmente utilizados para el embalaje de uvas destinadas a la exportación: El B. A. P. (Buenos Aires-Pacífico), el más económico y apropiado para las uvas *Almería y Ferral* y el sistema sudafricano para las más delicadas de alta fantasía.

El envase modelo B. A. P. consiste en cajas de madera de 18 X 12 X 4 1/2 pulgadas, medidas interiormente, capaces de contener 20 kilogramos de uvas. La caja sistema sudafricano mide 18 X 12 X 5 1/2 pulgadas y carga 10 libras, peso neto, de uvas.

Para el empaque del modelo B. A. P. se siguen las reglas siguientes:

1.º Las cajas se llenan por el fondo definitivo, a cuyo efecto deberá dejarse abierta, y clavada, en cambio, la tapa en forma definitiva.

2.º Sobre este fondo provisional, que será después la tapa, colocan un acolchado de virutas de madera, como de dos dedos

de espesor que una vez prensadas resultará de media pulgada.

3.º Sobre este lecho de virutas se colocan las cuatro piezas de papel que han de servir para envolver la uva.

4.º La primera camada de uvas se dispone en forma de que los tallos queden hacia arriba.

5.º Se acaba de llenar la caja, racimo sobre racimo, hasta llegar al nivel de las tablas de los costados.

6.º Se cubre la uva con las cuatro alas de papel.

7.º Colócase sobre el papel otro acolchado de virutas, de dos y media pulgadas para que después de prensada quede reducida a media pulgada.

8.º Se clava la tapa.

9.º Se vuelve la caja, donde lo que antes era fondo será ahora tapa y viceversa.

10.º Se colocan las etiquetas o marcas.

El empaquetado de las uvas en las cajas por el sistema sudafricano consiste en envolver los racimos uno por uno con papel de seda y acondicionarlos, para que no choquen entre sí unos con otros mediante abundante cantidad de virutas.

*Transportes ferroviarios.*—El transporte de frutas desde Cuyo a Buenos Aires se efectúa mediante la utilización de trenes rápidos de la Empresa «Ferrocarril Buenos Aires Pacífico» que cubren la distancia Mendoza Buenos Aires, de unos 1.000 kilómetros aproximadamente, en 27 horas.

Este recorrido cuesta, en trenes rápidos fruteros, para un mínimo de 6.000 kilogramos, tarifa con 50 por ciento de rebaja, los 1.000 kilogramos, 25 Pesos, moneda nacional; en trenes de pasajeros, mínimo de 400 kilogramos, tarifa con 50 por ciento de rebaja, los 1.000 kilogramos 35 pesos.

Durante las dos últimas campañas se exportaron algunas remesas de frutas previamente refrigeradas en Cámaras frigoríficas establecidas en Mendoza y transportadas luego de allí al puerto de Buenos Aires en régimen ordinario. Afirman que los resultados obtenidos fueron tan satisfactorios que se espera que la aplicación del método tenga muchos imitadores en lo sucesivo.

El establecimiento de estos depósitos de concentración de mercancía y el sistema de pre-enfriamiento, demanda, sin embargo, el empleo de vagones frigoríficos