Argentina Austral



BUENOS AIRES
AÑO VIII - Nº 88

1º *de octubre de* 1936



Por el Camino

Oleo de Sotomayor

... SI, PERO ENOSOIL ES MEJOR.



● Una sola calidad — la más alta — lograda merced a su elaboración científica, es la característica saliente de los librican-tes **ENOSOIL** que se advierte en todos sus tipos superviscosos. - - - - - -

EL LUBRICANTE DE LA CALIDAD INSUPERABLE

SOCIEDAD ANONIMA

IMPORTADORA Y EXPORTADORA

DE LA PATAGONIA

Argentina Austral

AÑO VIII - NUMERO 88

Dirección y Redacción: S. A. Imp. y Exp. de la Patagonia
Av. Roque Sáenz Peña 547 - Buenos Aires

OCTUBRE DE 1936

La Vialidad en la Patagonia

ARGENTINA AUSTRAL se ha ocupado frecuentemente del problema de la vialidad en la Patagonia. Y así como señaló el abandono en que los poderes públicos tenían a los territorios del sur, en lo relativo a tan importante cuestión hasta hace escaso tiempo, les prodigó su aplauso cuando se decidieron a encararla y siguió de cerca los estudios y planes trazados con propósitos visibles de realización.

El cumplimiento metódico y regular de las obras proyectadas, evidenciando la seriedad de los procedimientos, nos mueve ahora a dar a conocer, con gratísima satisfacción, la labor trascendental desarrollada por la Dirección Nacional de Vialidad, dedicando especialmente a tales efectos, este número.

Con tan alentadora disposición de ánimo entramos a formular breves y oportunas consideraciones.

A los cuatro años de su promulgación, los resultados obtenidos por la Ley de Vialidad responden ampliamente a las esperanzas cifradas en los beneficios de su aplicación. Los medios de comunicación entre las diversas regiones de nuestro país revelan, como consecuencia del vigoroso impulso impreso a las obras camineras, una trascendental evolución. La carretera moderna, símbolo de progreso, ha venido a satisfacer una necesidad impostergable, cumpliendo la doble misión de propender al desarrollo de la potencialidad económica de nuestro territorio y cooperar a una más profunda y estrecha vinculación entre sus más apartadas regiones. El aislamiento en que permanecían hasta hace pocos años zonas que por su riqueza tienen asegurado un brillante porvenir, va desapareciendo paulatinamente gracias a una política caminera encarada con un claro concepto de los altos propósitos perseguidos con la creación de la citada ley. En ese caso se halla precisamente la Patagonia, donde las obras camineras realizadas en estos cuatro últimos años ejercen ya una benéfica influencia en todo orden de actividades y sus organismos vitales tienen la sensación de haberse incorporado de modo definitivo a la marcha hacia el progreso de la Nación toda.

A través de la detallada Memoria publicada recientemente por la Dirección Nacional de Vialidad, en cuyos dos volúmenes se muestra con minuciosidad la labor cumplida en 1935 *y un resumen de los resultados obtenidos en tres años de tarea, es posible apreciar exactamente la magnitud de la obra realizada no solamente para satisfacer exigencias del momento, sino también, con visión clara del porvenir, las que traerá consigo el incremento del tránsito terrestre en el futuro.*

Esta política está sintetizada en la exposición de propósitos y normas adoptadas con que se inicia la publicación. Se habla allí de los sistemas de organización y los procedimientos a que se sujeta la labor de la Dirección Nacional de Vialidad; se refiere al acelerado impulso impreso a los trabajos con el fin de que las construcciones lleguen a absorber casi diariamente los ingresos, y se enumeran los métodos puestos en práctica para resolver problemas tales como la rapidez en los trámites de pago, la anticipación de proyectos de modo que las empresas constructoras se pongan a tono con sus exigencias, el contacto con las empresas ferroviarias para hallar una solución equitativa en la cuestión del transporte de materiales, el fomento de los estudios especializados mediante la publicación de folletos que traduzcan los resultados de la experiencia local y difundan las normas adoptadas en los países más adelantados

del mundo, sin olvidar el problema de la preparación de técnicos especializados y asegurar a estos un "standard" de vida que pueda servir de estímulo a su entusiasmo y contracción al trabajo.

Entre los principios fundamentales que guían la labor se menciona la urgente necesidad de dotar al país de vías de comunicación de tránsito fácil en la mayor extensión posible y construír en forma económica, a fin de que el kilometraje sea mayor. Al aludir a las obras realizadas en los territorios nacionales se hace especial mención de las del sur que "han recibido ya el contingente de muchísimos trabajos que, desde su iniciación, permitieron afirmar que ninguna región es ahora inaccesible" y añade que se "buscan todos los métodos posibles para que los planes preparados se cumplan rápidamente ante el convencimiento absoluto de que cada obra nueva librada al servicio público entrega a la Nación, con la realidad del acceso fácil, lo que, por la distancia de la Capital Federal, no siempre tuvo la atención requerida por necesidades indiscutibles. Para el mejor conocimiento de esas necesidades no solamente los técnicos fueron a visitar esas regiones. Miembros del Directorio hicieron jiras provechosas de las que resultaron observaciones traducidas en iniciativas valiosas".

Esta preocupación por proveer a la Patagonia de las vías de comunicación que necesita ha dado como resultado la construcción de más de 700 kilómetros de caminos terminados con un costo superior a dos millones y medio de pesos hasta el 31 de diciembre de 1935, fecha en que se hallaban en ejecución cerca de 1400 kilómetros por valor de cerca de tres y medio millones de pesos. La elocuencia de estas cifras se desprende de su misma magnitud y ella dice bien a las claras cuánto beneficio puede esperar el país de esa ley imprescindible llevada a la práctica con el decidido propósito de que sus fines se cumplan plena y equitativamente.

Las cifras generales correspondientes a la Nación demuestran el avance metódico que la Dirección Nacional de Vialidad ha impuesto a la tarea de dotar al país de un nuevo elemento de progreso. Al 31 de diciembre de 1935, se habían construído 4305 kilómetros y se hallaban en ejecución 6805 por valor de 37.600.000 y 86.400.000 pesos respectivamente. En el momento actual esas cantidades han sufrido modificaciones de importancia y las obras inauguradas recientemente con motivo del Día del Camino, muchas de gran importancia, señalan una nueva y laboriosa etapa constructiva que tendrá su punto culminante en la habilitación de la gran carretera de Buenos Aires a Córdoba por Rosario, fijada para fines del corriente año. La Patagonia no ha permanecido ajena a ese ritmo progresista y ha de responder con creces, en beneficio de la Nación, a la atención que han merecido sus necesidades viales.

Más elocuentes que las palabras han de parecer al lector la profusión de notas gráficas, cuadros demostrativos y planillas que se reproducen en este número, así como las consideraciones del jefe de la División Patagonia de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero civil don Carlos Jaacks Ballester, contenidas en el artículo que también publicamos en otro lugar.

Todo ello da acabada idea de la magnitud del trabajo vial realizado en tiempo relativamente corto.

Ello, que es lo que deseábamos destacar, nos permite expresar, con certeza, que hemos visto, así, cumplido nuestro propósito.

Conjuntamente con nuestro aplauso, la Dirección Nacional de Vialidad ha de hacerse merecedora del de las poblaciones patagónicas, que reconocen ampliamente la obra que allí realiza la precitada repartición, así como no ignoran el alto significado que las mismas encierran.

Que nada detenga, pues, en su marcha, a los animosos hombres que tienen a su cargo la honrosa y patriótica misión de dotar al organismo territorial que se extiende desde el paralelo 42 hasta el Estrecho de Magallanes, de las arterias por las que ha de correr la savia vigorosa que certifica la seguridad de un porvenir venturoso.

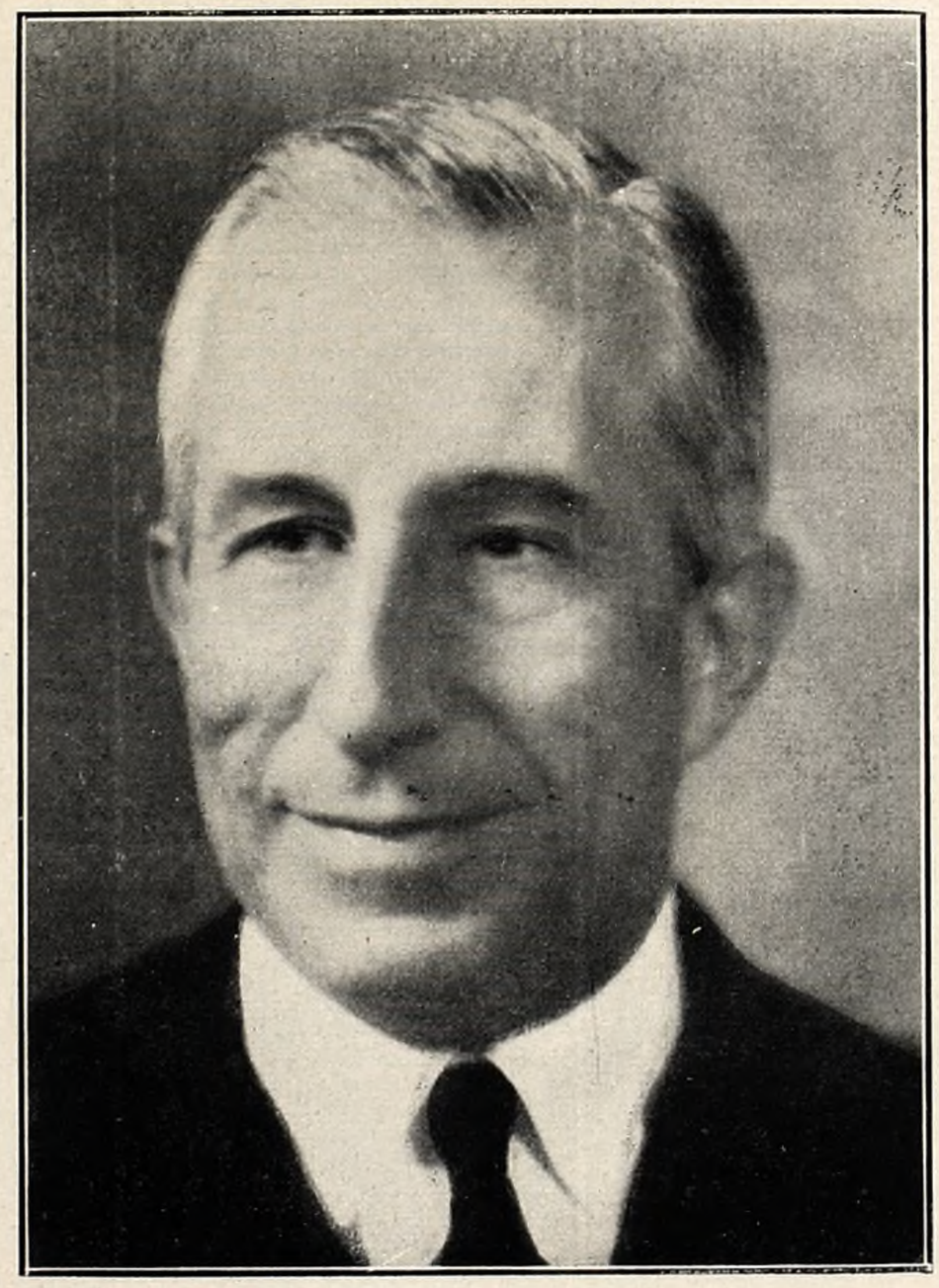
Figuras de la Dirección Nacional de Vialidad identificadas con la obra caminera en la Patagonia



Ingeniero Carlos Jaacks Ballester, jefe de la División Patagonia.



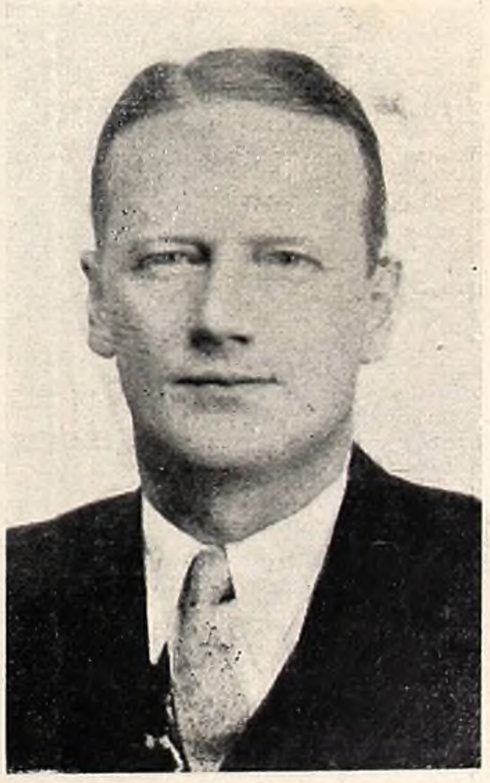
Ingeniero jefe de la Dirección de Vialidad, don Carlos J. Alonso.



Ingeniero Justiniano Allende Posse, presidente de la Dirección Nacional de Vialidad.



Ingeniero Carlos J. Bachmann, jefe de la 13ª sección B.



Ingeniero Enrique Fisher, jefe de la 13ª sección A.

Dirección Nacional de Vialidad

DIRECTORIO

Presidente: Ingeniero Justiniano Allende Posse; vicepresidente: General Alejandro Obligado; vocales: Ingenieros: Enrique Chanourdie, Nicolás M. Herrera, Carlos Germán Frers y doctores: Luis María Urdaniz y Horacio A. Pozzo; secretario general: don Augusto De Muro.

DIRECCION TECNICA

Ingeniero jefe: Don Carlos J. Alonso; ingeniero 2º jefe: Don Casimiro V. Isbert ingeniero principal adscripto: Don Carlos E. Meaurio.

DEPARTAMENTOS:

Jefe de Estudios y Proyectos: ingeniero Jorge Klinger; Jefe de Construcciones: ingeniero Agenor Villagra; Jefe de Conservación: ingeniero Ricardo Matia; Jefe de Ayuda Federal y Ley 5315: ingeniero Abel F. Cornejo; Jefe de Investigaciones de Carreteras: ingeniero Juan Agustín Valle; Jefe del Departamento de Contabilidad: contador Domingo N. Castellino.

DIVISION PATAGONIA

(Territorios de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego)

ASIENTO: TRELEW

Jefe: ingeniero civil don Carlos Jaacks Ballester; Inspector Regional de Conservación: ingeniero civil don Sergio Grigoriev; secretario: don Homero Horacio Speroni.

SECCION 13ª "A"

(Chubut y Territorio de Santa Cruz al Norte del Río Deseado y Lago Buenos Aires)

ASIENTO: TRELEW

Jefe: ingeniero civil don Enrique H. Fisher; ingeniero civil don Antonio Galbiati; ingeniero civil don Augusto Diambra; técnico don Martín Gillio; Residentes: Esquel, ingeniero civil don José Sancho; Trelew: ingeniero civil don Luis M. Ibarra García; Colonia Las Heras: ingeniero civil don Wilbur Grimson S.; Contador: don Nicasio Pérez; Habilitado: don Juan José Giolfi; Secretario: don Rubén T. Calderón; Secretario: Emilia A. Ciolfi.

SECCION 13ª "B"

(Territorio de Santa Cruz al Sur del Río Deseado, Lago Buenos Aires y Territorio de Tierra del Fuego).

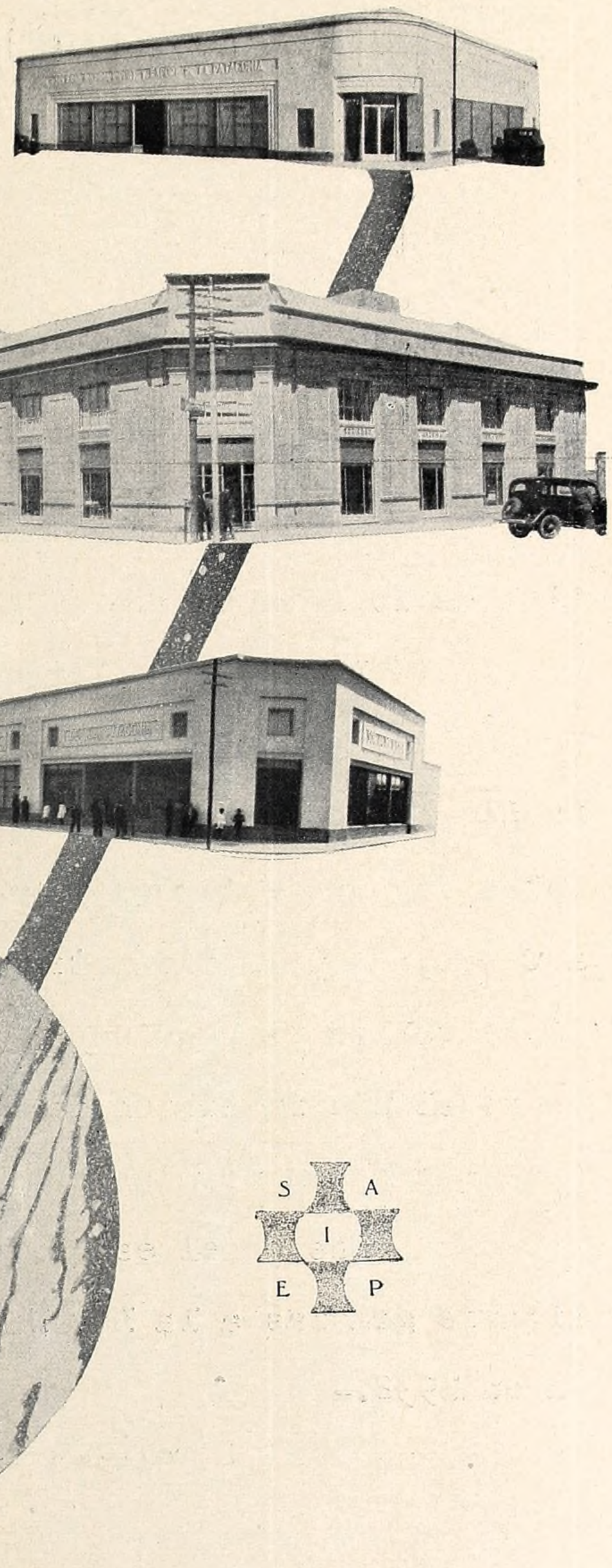
ASIENTO: COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA

Jefe: ingeniero civil don Carlos J. J. Bachmann; ingeniero civil don Ambrosio Luis Pasalacqua; Técnico: don Oscar Medina; Residentes: San Julián: ingeniero civil don Carlos Gilberto Lasala; Mata Amarilla: ingeniero civil don Juan A. Franqueiro; Río Gallegos: ingeniero civil don Emilio R. Hamdorff; Río Grande: ingeniero civil don Juan Mario Prosa; Ushuaia: ingeniero civil don Albino Meneghini; contador: don Carlos César Lima; Habilitado: don Jorge Alberto Figueredo; Secretario: don Antonio Dario Zuvanich; Secretario: don Belarmino García.

Los mejores caminos...

en la Patagonia





S A
I
E P

son los que conducen

a la ANONIMA

Autógrafos del Presidente, Ingeniero Jefe y Jefe de la División Patagonia de la Dirección Nacional de Vialidad

El Presidente de la Dirección Nacional de Vialidad:

Para "Argentina Austral"

Sencillez y grandiosidad caracterizan el plan vial de la Patagonia.-

La ruta del litoral que lleva el Nº 3, comunica Buenos Aires con Ushuaia; la ruta de la precordillera Nº 40 corre de Norte a Sud al pié mismo de los Andes.- Ambas, ligadas entre sí por innumerables caminos de Este a Oeste, que permitirán transportar la producción de los ricos valles patagónicos a los puertos de ultramar.- En total una inversión de trece millones de pesos en obras que deben terminarse a principios del año 1938.-

Ese es el esfuerzo del momento, que puede realizarse gracias a la Ley Nacional de Vialidad, sancionada en 1932.-

Buenos Aires, octubre 17 de 1936.-

El Ingeniero Jefe de la
Dirección Nacional de Vialidad

Para "ARGENTINA AUSTRAL"

La Red vial de un país es índice inequívoco de su potencia económica y su actividad social.- La Patagonia, región rica y poblada por gentes de empresa, merece especial atención en sus arterias de comunicación.-

Buenos Aires, Octubre 19 de 1936.-

CARLOS J. ALONSO
INGENIERO JEFE

Dirección Nacional de Vialidad

PARA "ARGENTINA AUSTRAL"

La nota gráfica que ilustra esta publicación, mejor que ningún otro documento, podrá reflejar fielmente diversos aspectos de la labor desarrollada por la Dirección Nacional de Vialidad en la Patagonia.- Celo y entusiasmo por servir los intereses generales, constituyen, a mi juicio, la caracteristica principal de esta obra, que en pocos años más -gracias a los beneficios de la Ley 11658- ha de transformar fundamentalmente a esa extensa, alejada y querida región del país, vinculándola solidamente entre sí y con el resto de la República por medio de sencillas pero excelentes carreteras.-

Buenos Aires, Octubre 19 de 1936.-

Ingeniero Carlos Jaacks Ballester
Jefe de la División Patagonia

La Obra de la Dirección Nacional de Vialidad en los Territorios del Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego

Por el Ingeniero CARLOS JAACKS BALLESTER

(Especial para "Argentina Austral")

ARGENTINA AUSTRAL, adhiriéndose a los actos organizados para celebrar el día del camino —5 de octubre— ha querido dedicar una de sus ediciones a la vialidad de la Patagonia, para que refleje en sus columnas la labor realizada por la Dirección Nacional de Vialidad en los escasos años que lleva de existencia. Ha buscado, así, hacer llegar su eco a los más diversos y apartados lugares de los Territorios del Sur y dar a los pobladores la sensación de que dicha entidad está empeñada en la ejecución de una obra perfectamente definida, sólidamente cimentada y cuya estructura ya ha empezado a erigirse con caracteres altamente promisores.

Al agradecer, en nombre de la Repartición, cuyos intereses regionales me honro en representar, este simpático gesto de tan calificada revista —lo que estimula a todo el personal que directa o indirectamente interviene en la obra vial—, me complazco en hacer seguidamente un esbozo —sintético por cierto, a fin de no cansar al lector— de la labor en cuestión, accediendo con ello gustoso al pedido que la Dirección de ARGENTINA AUSTRAL tuvo a bien formularme en tal sentido.

LEY NACIONAL DE VIALIDAD N° 11658 Y RED NACIONAL DE CAMINOS

Sancionada la ley 11658, Nacional de Vialidad, el 30 de septiembre de 1932, el primer Directorio que tendría a su cargo los destinos de la nueva Repartición autónoma, designada con el nombre de Dirección Nacional de Vialidad fué nombrado el 10 de Noviembre del mismo año.

Durante el primer período fijado por la ley citada, tuvo esta que abocarse en un principio a la tarea de la organización interna de la Repartición, preparar los planes y fijar las directivas sobre las que habría de desenvolverse su acción futura. Con la intervención de la Dirección Técnica, representada por su Ingeniero Jefe, fué una de sus primeras preocupaciones confeccionar y someter a la aprobación del Poder Ejecutivo el proyecto de la Red Nacional de Caminos, detenida y concienzudamente estudiado en base a lo estipulado en la Ley citada y en su decreto reglamentario. Fué este un paso de trascendental importancia para toda la vialidad del país, por cuanto tuvo en cuenta las necesidades principales y generales de cada zona, aseguró la coordinación e indispensable trabazón de las diversas obras entre sí, consideró una inversión racional de los fondos disponibles para cada período y evitó, finalmente, la ejecución de obras aisladas y sin justificación, que más tarde habría sido necesario abandonar como consecuencia de improvisaciones e imprevisiones.

Para la Patagonia, este trabajo quedó sintetizado, en líneas generales, en cada uno de los planes relativos a los Territorios del Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego y en los planes vigentes, de 10 y de 15 años que se insertan en la presente publicación. Observará el lector que dos caminos principales atraviesan toda la Patagonia de Norte a Sur en combinación con los procedentes del Norte y centro del país:

1°) La ruta n° 3, que viniendo desde la Capital Federal, B. Blanca y Arroyo Verde, se des-

arrolla a lo largo de la costa atlántica, intercomunicando entre sí a los puertos de Madryn, Rawson, Comodoro Rivadavia, Caleta Olivia, San Julián, Piedrabuena, y Río Gallegos, para llegar a Aymond y luego a Tierra del Fuego —una vez cruzado el estrecho de Magallanes— desde el Cabo Spíritu Santo a Río Grande y Ushuaia a través de la cordillera andina austral. Unidos a esta ruta general, también por caminos principales, se hallan los puertos de Deseado, Santa Cruz y Coyle.

2° La ruta n° 40, que viene desde La Quiaca, vincula entre sí a toda la región pre-cordillerana desde El Maiten a Río Gallegos por Esquel, Tecka, Gobernador Costa, Paso Río Mayo, Pueblo Nacimiento, Tamel-Aike y Río Bote. Una serie de caminos transversales importantísimos, tales como las rutas 25, 26, 28, 258, 279, 288, 290 y 293 son los que ponen en comunicación los centros de producción de las zonas occidentales y centrales de cada Territorio con los puertos de embarque del Atlántico. Muchos otros convergen a puertos de menor movimiento; dan acceso a estaciones de los ferrocarriles del Estado; intercomunican entre sí a zonas importantes de los Territorios o penetran a lugares de la cordillera andina, y unen a nuesro país con la vecina República de Chile.

ESTUDIOS DE CAMPAÑA REALIZADOS

Previamente a la licitación y construcción de cada puente y camino se conceptuó indispensable efectuar detenidos estudios sobre el terreno a fin de determinar su emplazamiento y trazado más conveniente, dentro del alineamiento general y aproximado establecido por la red de caminos nacionales, pero introduciendo las variantes necesarias para aprovechar las condiciones más ventajosas del terreno atravesado. El factor "acortamiento de distancias" ha desempeñado un papel preponderante, siempre que no estuviera en pugna con el de la buena calidad del terreno, que ha sido siempre el objetivo principal. Existen numerosos casos en que ha sido necesario alargar el recorrido del camino en uno o varios kilómetros, con el fin de asegurar al poblador el tránsito permanente por la nueva carretera. Los estudios se han encaminado también a la eliminación del trazado por lugares bajos —entre ellos vegas (mallines) y fondos de cañadones—; aprovechamiento, al máximun, de las excelentes pampas ripiosas y utilización de los materiales de la zona son otros tantos factores que han predominado en la realización de las operaciones de campaña, motivando frecuentemente un cambio fundamental del recorrido con relación al de las huellas existentes, trazadas en su mayoría por las antiguas tropas de carros.

Los proyectos, por su parte, contemplan la ejecución de las obras básicas necesarias de acuerdo con las modalidades del clima, suelo y tránsito e incluyen la ejecución de abovedamientos, terraplenes, desmontes, desagües, drenajes, enripiados parciales, construcción de los puentes, alcantarillas y badenes necesarios, etc. En todos los casos las obras son de carácter definitivo, evitándose en esta forma inversiones estériles de fondos que implicaría un cambio ulterior del recorrido del camino.

OBRAS EJECUTADAS

Salvadas las dificultades iniciales propias de todo nuevo organismo y las demoras indispensables exigidas por la elaboración del plan de la red de caminos nacionales; realización de estudios sobre el terreno; confección de los proyectos y presupuestos; preparación del ambiente para obtener el concurso de contratistas de obras de vialidad en la Patagonia; licitación y abjudicación de los trabajos, etc.; la acción de la Dirección Nacional de Vialidad en los Territorios del Sur ha ido intensificándose en forma notable con el transcurso de cada año hasta lograr el ritmo acelerado que hoy la caracteriza.

En los cuadros demostrativos e ilustraciones gráficas adjuntos, se consigna, en forma precisa y concreta, un resumen de lo hecho y de lo invertido en tal sentido y a dicha documentación me remito, en la inteligencia de que ha de constituir el mejor elemento de juicio para que el lector pueda apreciarla en su justo valor. Surge de la misma, que la Dirección Nacional de Vialidad se ha preocupado y ha estado presente en los lugares más diversos de la Patagonia: tanto en El Maiten, Esquel, Tecka, Gobernador Costa, Río Pico, Nueva Lubecka, Paso Schultz, Paso Río Mayo, Lago Buenos Aires, Mata Amarilla, Manantial Pelado, Río Bote y Ushuaia, de la zona occidental, como en Arroyo Verde, Puerto Madryn, Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon, C. Rivadavia, Bahía del Fondo, Fitz Roy, A. de Biedma, Puerto Deseado, San Julián, Comandante Piedrabuena, Santa Cruz, Coyle, Río Gallegos y Río Grande (T. del Fuego) de la zona oriental y muchos otros puntos de la zona intermedia, entre los cuales nombraré Las Plumas, Paso de Indios, Pampa de Agnia, Colonia Sarmiento, Parada Km. 163, Colonia Las Heras, Chalía y Las Horquetas.

Se observa, asimismo, que el mayor volumen de obra ejecutada está en la zona septentrional y que algunos lugares, tales como Esquel, Gob. Costa, Trelew, Rawson, etc., han sido especialmente beneficiados, lo que parecería indicar que han sido los más preferidos hasta el presente. Sin embargo, tal preferencia no ha existido, ya que los fondos han sido equitativamente distribuídos para las diversas zonas, de acuerdo con la importancia, necesidades, etc. Si en algunas partes, como las citadas, la acción de la Repartición se ha hecho sentir más intensamen-

te, ello se debe exclusivamente a que ha podido contar con el concurso de numerosos contratistas locales o de otras regiones del país, que han sido los encargados de ejecutar los proyectos preparados y aprobados. Cuanto más al sur se va, más escasean las empresas para la ejecución de obras de vialidad hasta haber carencia absoluta de los mismos en las zonas de San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, Río Grande y Ushaia, motivando el repetido fracaso de numerosas licitaciones. Este fenómeno ha preocupado considerablemente a todas las autoridades de la Repartición, al punto de hallarme en condiciones de afirmar, que, no obstante la menor obra realizada en dichas zonas, en ellas ha sido puesta más la atención que en las restantes, en el afán de buscar solución para ese problema.

Estos esfuerzos dieron por resultado la adjudicación a una sola firma de la Capital Federal de un importantísimo grupo de 6 obras en el Territorio de Santa Cruz y de una en Tierra del Fuego, que conjuntamente con las ocho obras que ya ejecutan otros contratistas o que se efectúan por administración y las que se iniciarán durante la temporada que comienza, implicará, como consecuencia, que el mayor volumen de obra a ejecutar se desplace este año hacia la zona austral de la región, sin que ello signifique disminuir el ritmo ya imprimido a la restante.

Las obras de construcción y mejoramiento ya construídas y a ejecutar durante la presente temporada en los tres Territorios sobrepasarán los 5 millones de pesos; cifra que da una idea cabal de su importancia.

CONSERVACION

A los trabajos de este carácter se les ha asignado en la Patagonia toda la importancia que deben tener a fin de impedir que por abandono de las obras, una vez construídas y libradas al tránsito se malogre el esfuerzo realizado con una destrucción parcial o total de las mismas. La mayor parte de los caminos en los Territorios del Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, es susceptible de ser mantenida en buenas condiciones de tránsito con un solo repaso anual, sea con máquina niveladora o mediante el empleo de rastras, etc. La obra de conservación se lleva a cabo, por lo general, por vía administrativa con excelente rendimiento y resultado. La labor realizada en vísperas de la gran carrera internacional, de 1936, en el trayecto de El Maiten a C. Rivadavia y que constituyó la sorpresa y el comentario elogioso de todos los participantes, al punto de opinar muchos de ellos que creían haber errado la ruta que habían recorrido un mes antes en su viaje de reconocimiento, da una prueba de lo que dejo expuesto.

En el cuadro demostrativo que se acompaña, se consigna lo invertido últimamente en este rubro.

CONSORCIOS CAMINEROS

La Dirección Nacional de Vialidad está interesadísima en la constitución de estas entidades, que con la ayuda técnica y financiera de la Repartición podrán dedicarse a la construcción de pequeñas obras de construcción, mejoramiento y conservación dentro de sus respectivas zonas, abaratando el costo de los trabajos y resolviendo el problema que se plantea en muchas partes por la falta de contratistas locales. Siete consorcios se han establecido hasta ahora en diversos lugares de la Patagonia; sus actividades no se han traducido, sin embargo, hasta el presente en obra efectiva, situación que no dudo ha de desaparecer en breve, pues la Repartición los necesita y les prestará su decidido apoyo. El Consorcio caminero de Río Grande — el más austral de la República— se ha puesto a la vanguardia, iniciando la construcción de rutas de la red complementaria, con el aporte de la Dirección Nacional de Vialidad.

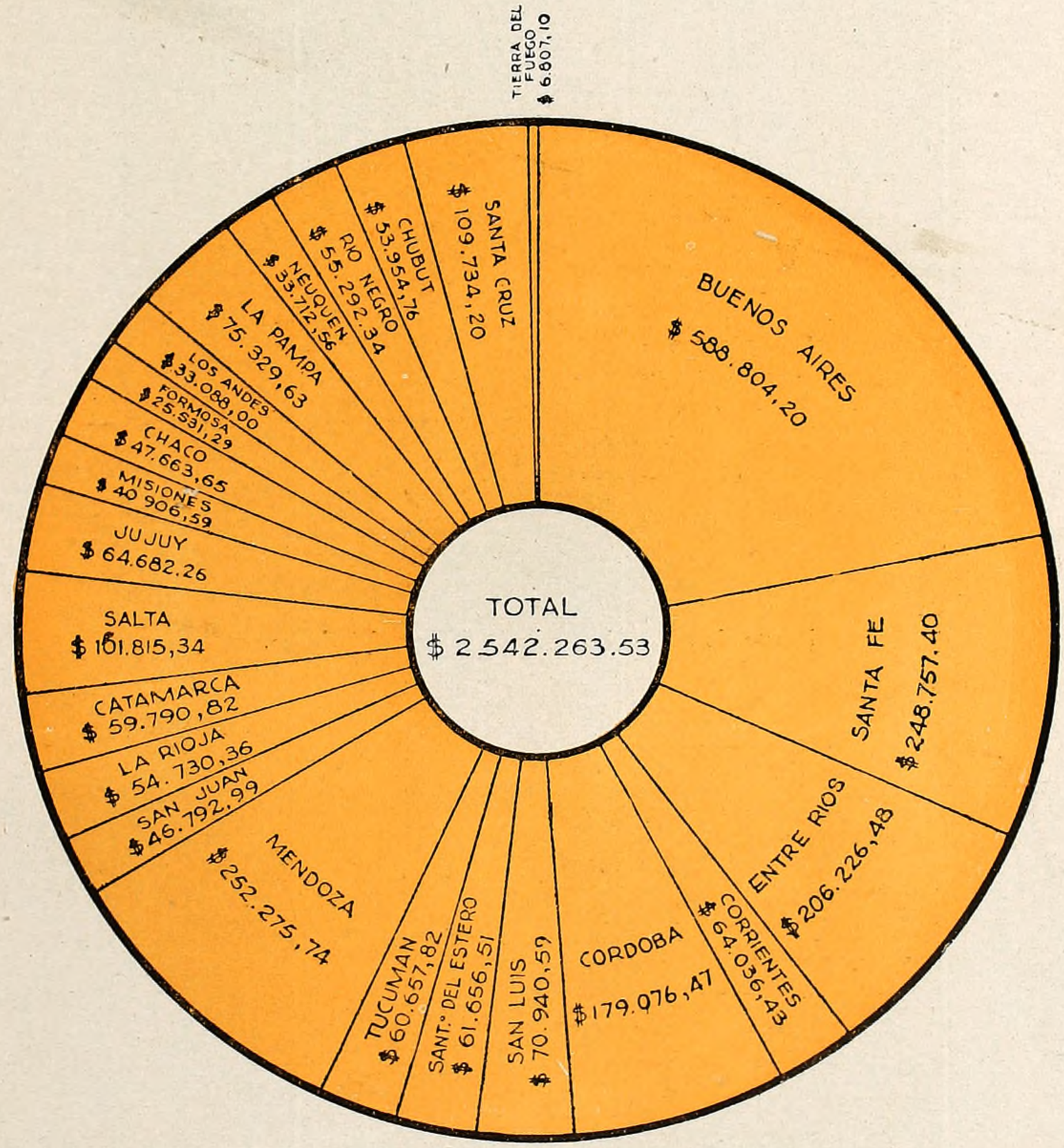
OBRA A EJECUTARSE EN UN FUTURO PROXIMO

Con objeto de poner de manifiesto que el programa de trabajos de la Dirección Nacional de Vialidad será particularmente intenso en los próximos años, detallo, en cuadro adjunto, la nómina de los estudios sobre el terreno que se efectuarán en el período comprendido entre el mes de noviembre y el de abril próximos. Doce comisiones recorrerán los Territorios del Chubut y Santa Cruz con objeto de efectuar estudios de obras por un valor total aproximado de $ m|n., 6.900.000, fondos comprendidos en el plan de trescientos millones de pesos relativo a todo el país que fué elevado a la consideración del Poder Ejecutivo, con objeto de asegurar que las construcciones ileguen a absorver, en toda época del año, los ingresos de la Dirección.

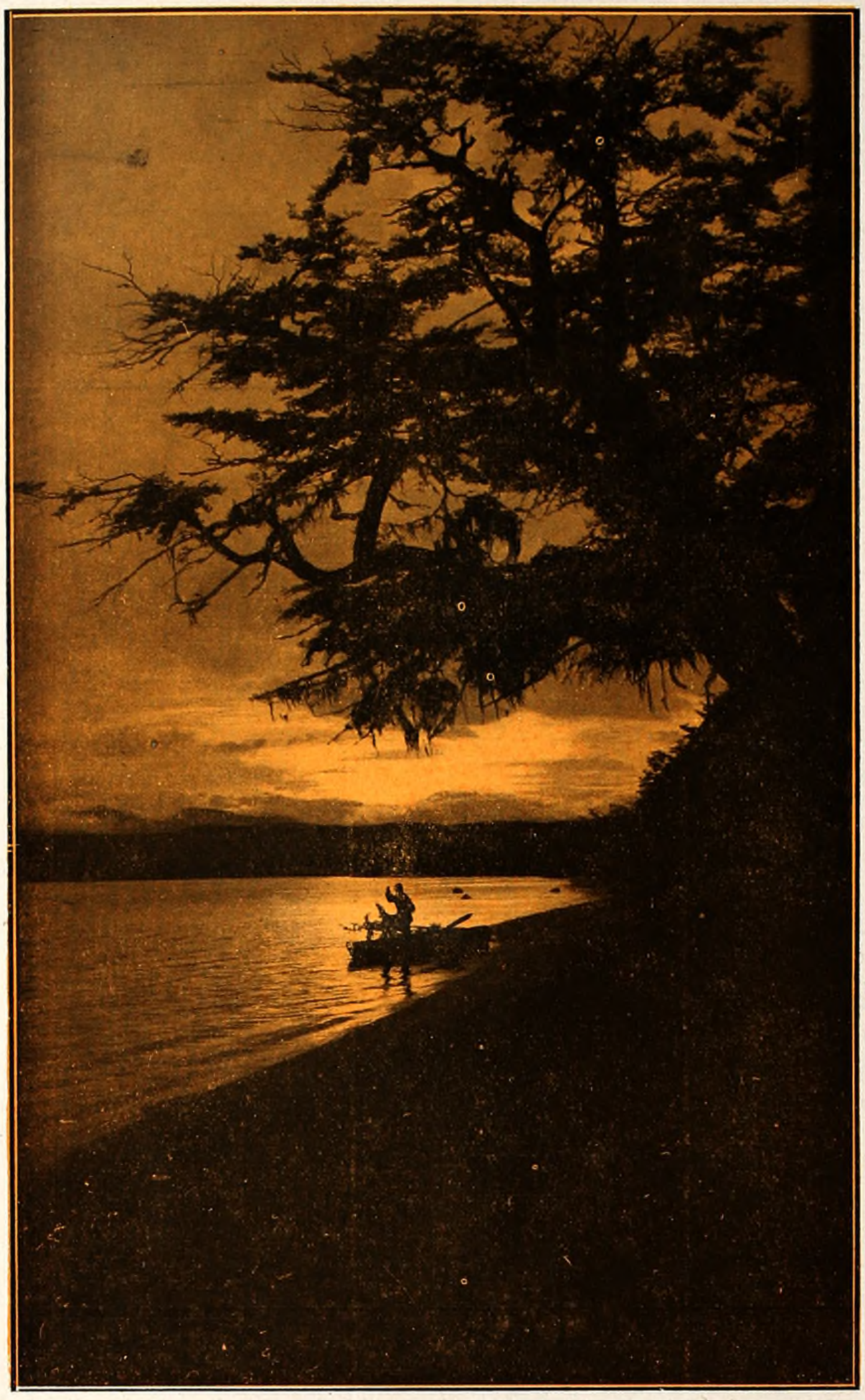
En dicho cuadro se incluyen los estudios de tantas obras de importancia que, con los ya efectuados, dotarán a la Patagonia de una red caminera adecuada, habilitada para competir holgadamente con las que tendrán otros Territorios o Provincias.

Y para terminar este artículo, me limitaré a hacer notar que en dicho cuadro se prevé la ejecución de dos obras que tendrán para la Patagonia un significado trascendental: me refiero a la construcción del tramo de la ruta 3 comprendido entre San Julián y el puente sobre el Río Deseado, que permitirá en un futuro muy cercano trasladarse desde Río Gallegos hasta la Capital Federal, por vía terrestre y cuando las circunstancias lo exijan, en cuatro días de viaje y la ejecución del magno puente sobre el río Santa Cruz, de varios cientos de metros de luz, con lo que la citada ruta no tendrá solución de continuidad en todo su recorrido. Ese puente será digna cima de la obra que realiza en la Patagonia la Dirección Nacional de Vialidad.

CONSERVACION DE LA RED NACIONAL
INVERSIONES
AÑO 1935



Año 1935
DEPART. DE CONSERVACION



Puesta de sol en Lago Jhuin, Tierra del Fuego.



Atardecer, a orillas del mismo Lago.



Límite internacional al Sur del Río Grande, Tierra del Fuego.



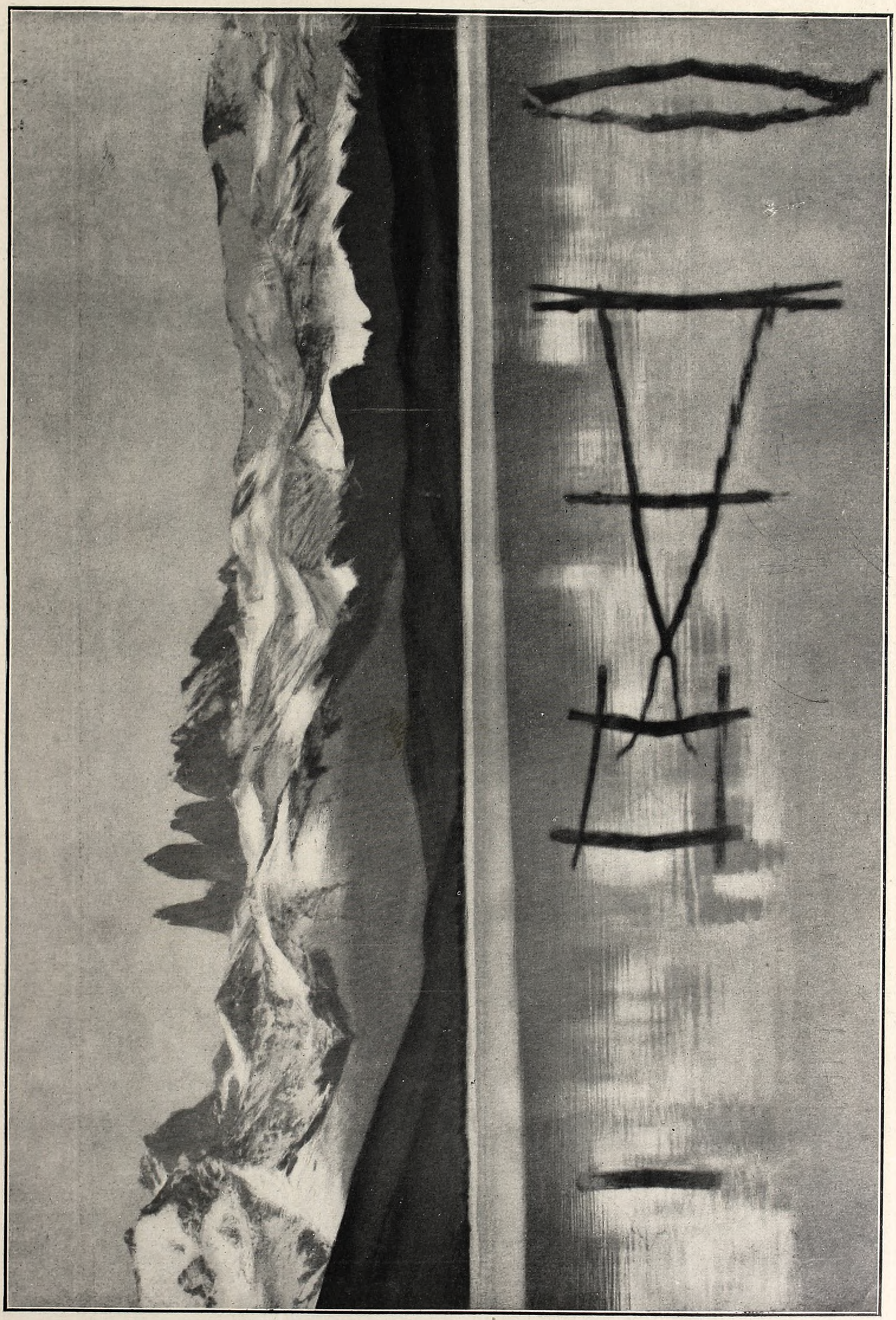
Otra vista del Lago Jhuin.
Estas magníficas fotografías fueron tomadas y cedidas gentilmente a ARGENTINA AUSTRAL por el señor Santiago A. Bachini.

La Maravillosa Region del Paine



CORDILLERA DEL PAINE

Foto Rob. GERSTMANN

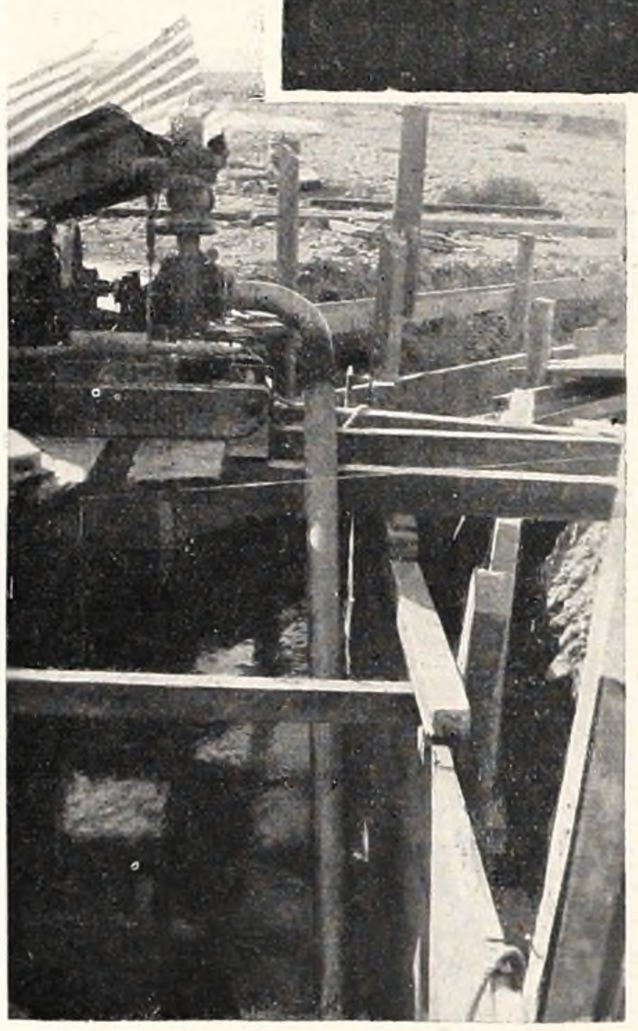


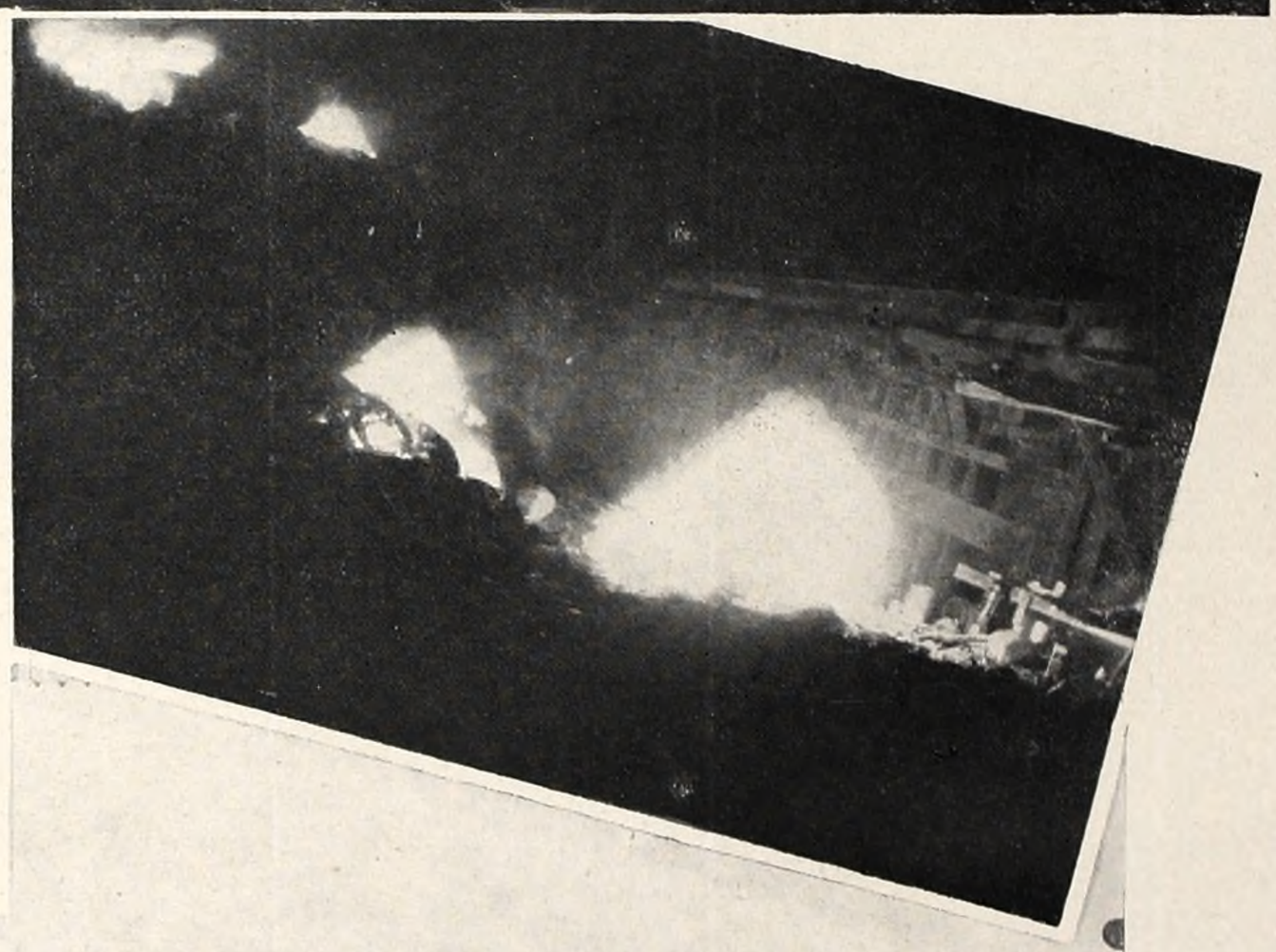
Cordillera del Paine y Laguna Azul.

Foto Rob. Gerstmann.

CHUBUT



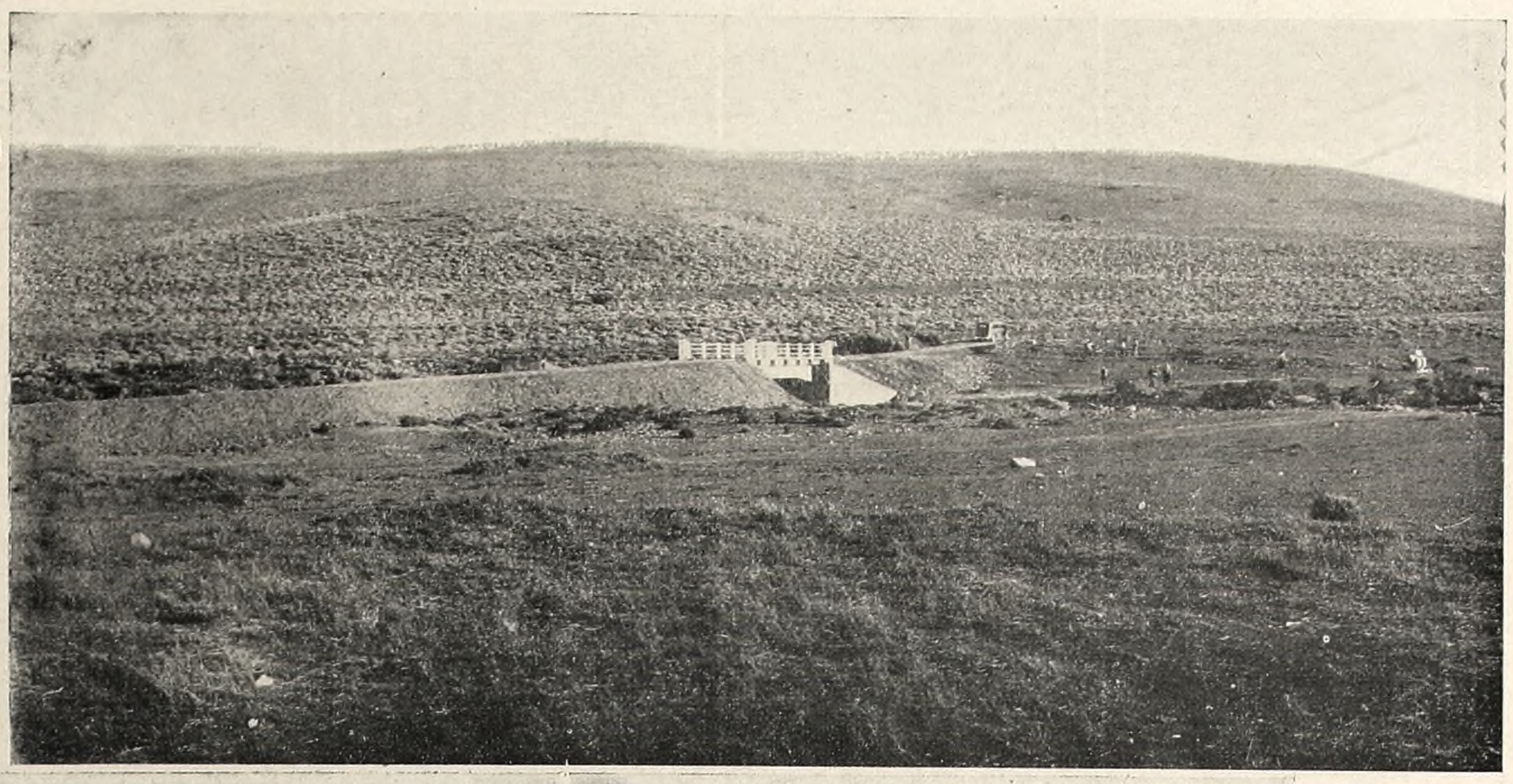






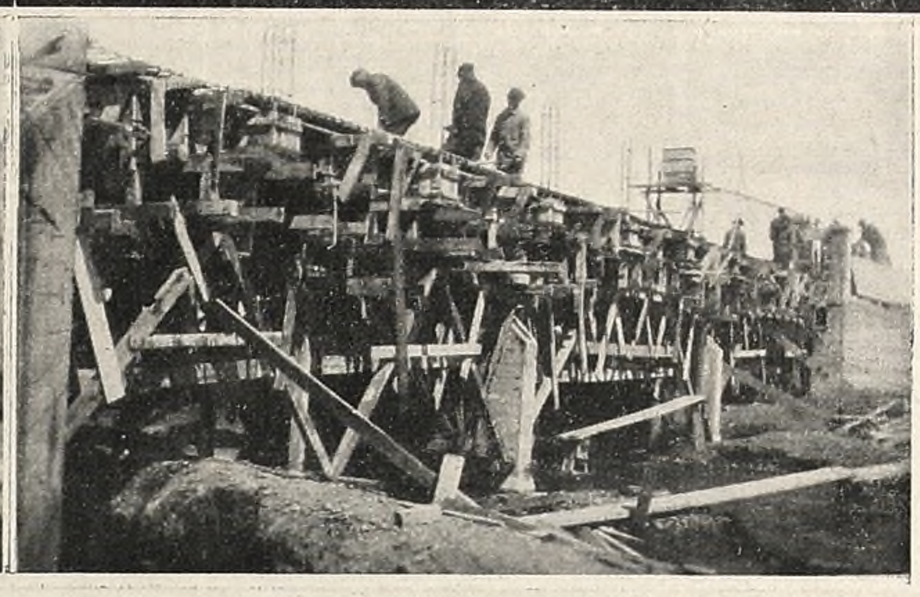
Arriba: El Maiten a Esquel. Puente sobre el río Mayoco. Centro, izquierda: bomba colocada en la fundación del puente sobre el río La Madera; derecha: durante la ejecución de la misma obra, el fuego como recurso contra los rigores del frío. Abajo: puente sobre el río La Madera.

El Maitenaesquel



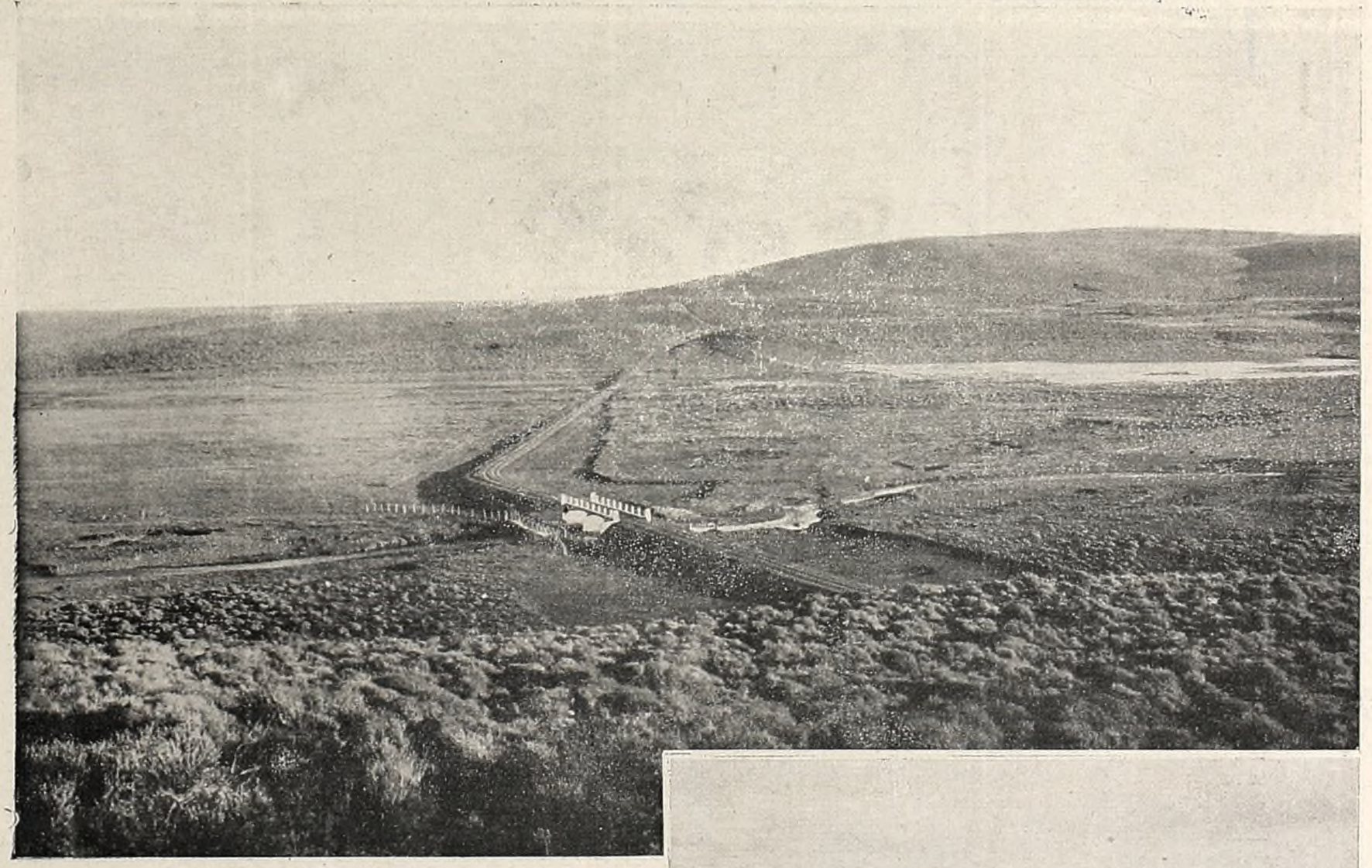
Vista general del puente sobre el río Montoso.



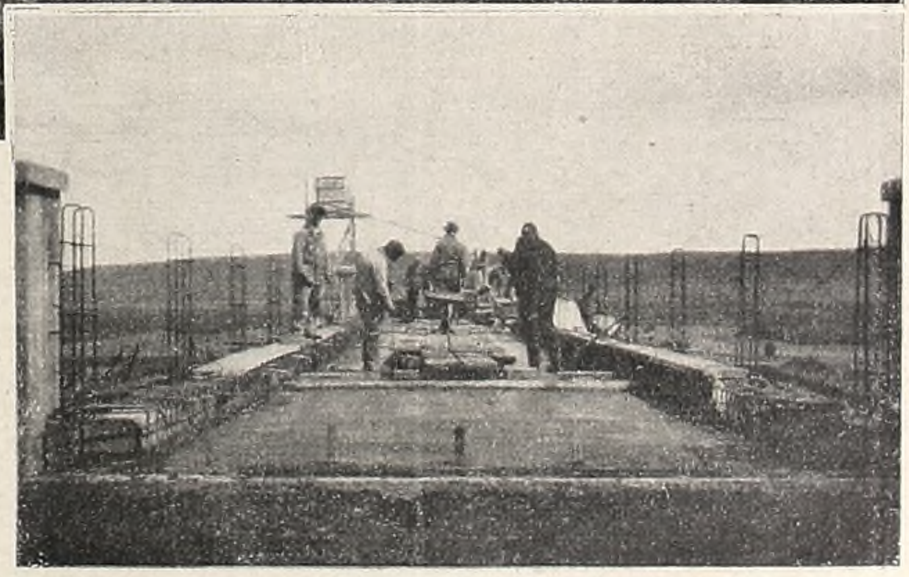


A la izquierda: detalle de construcción del puente sobre el río La Cancha.

A la derecha: otro detalle de la misma obra.



Interesante vista general de la región en que fué construído el puente sobre el río La Cancha.



Dicha obra durante un momento de su ejecución.

Obras Terminadas



A través de desmontes y enripiados corre el camino de C. Rivadavia a Trelew.

CHUBUT



Trelew-Rawson. Camino abovedado sin enripiar.



Un tramo de la ruta entre C. Rivadavia y Bahía del Fondo.



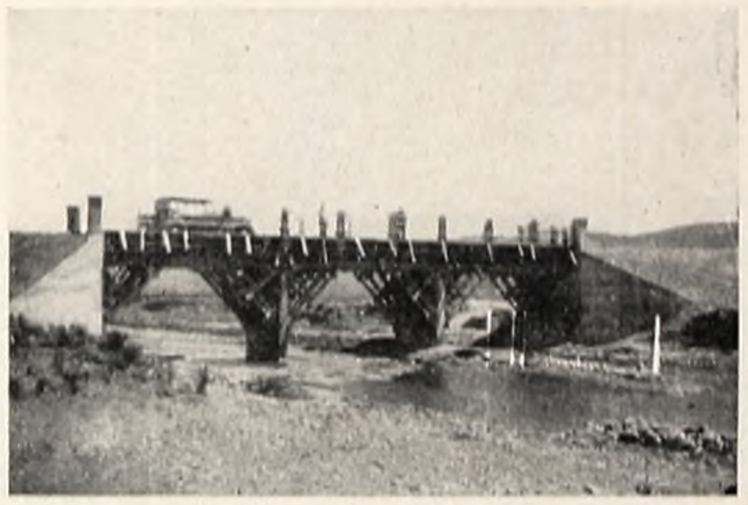
Puente sobre el río Chubut, frente a Las Plumas.



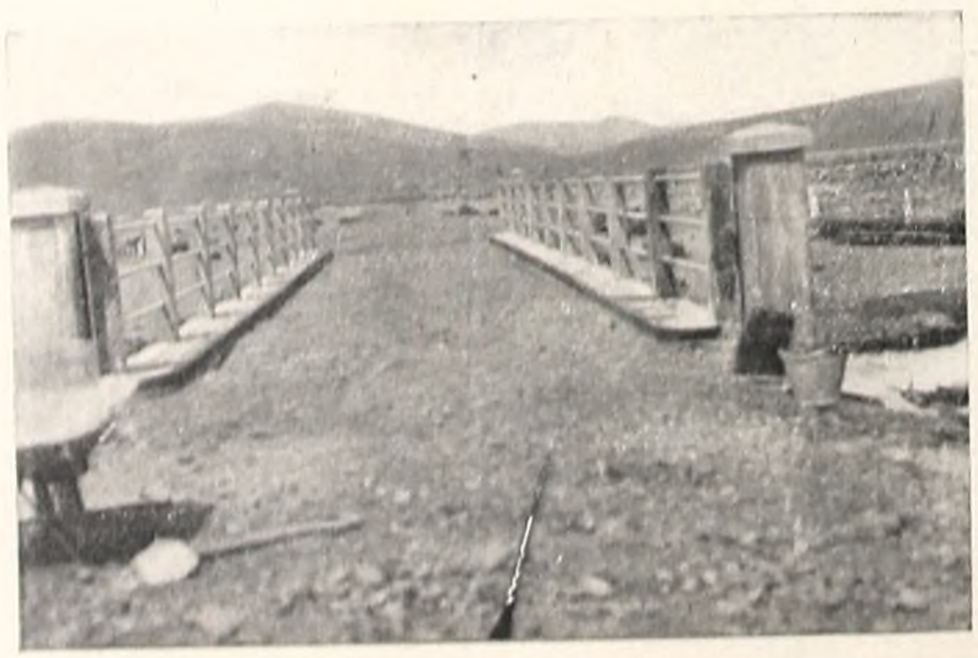
Un badén de piedra.



Esquel a Gobernador Costa. Puente sobre el río Esquel.



Puente sobre el río Caquel, entre Esquel y Gobernador Costa.

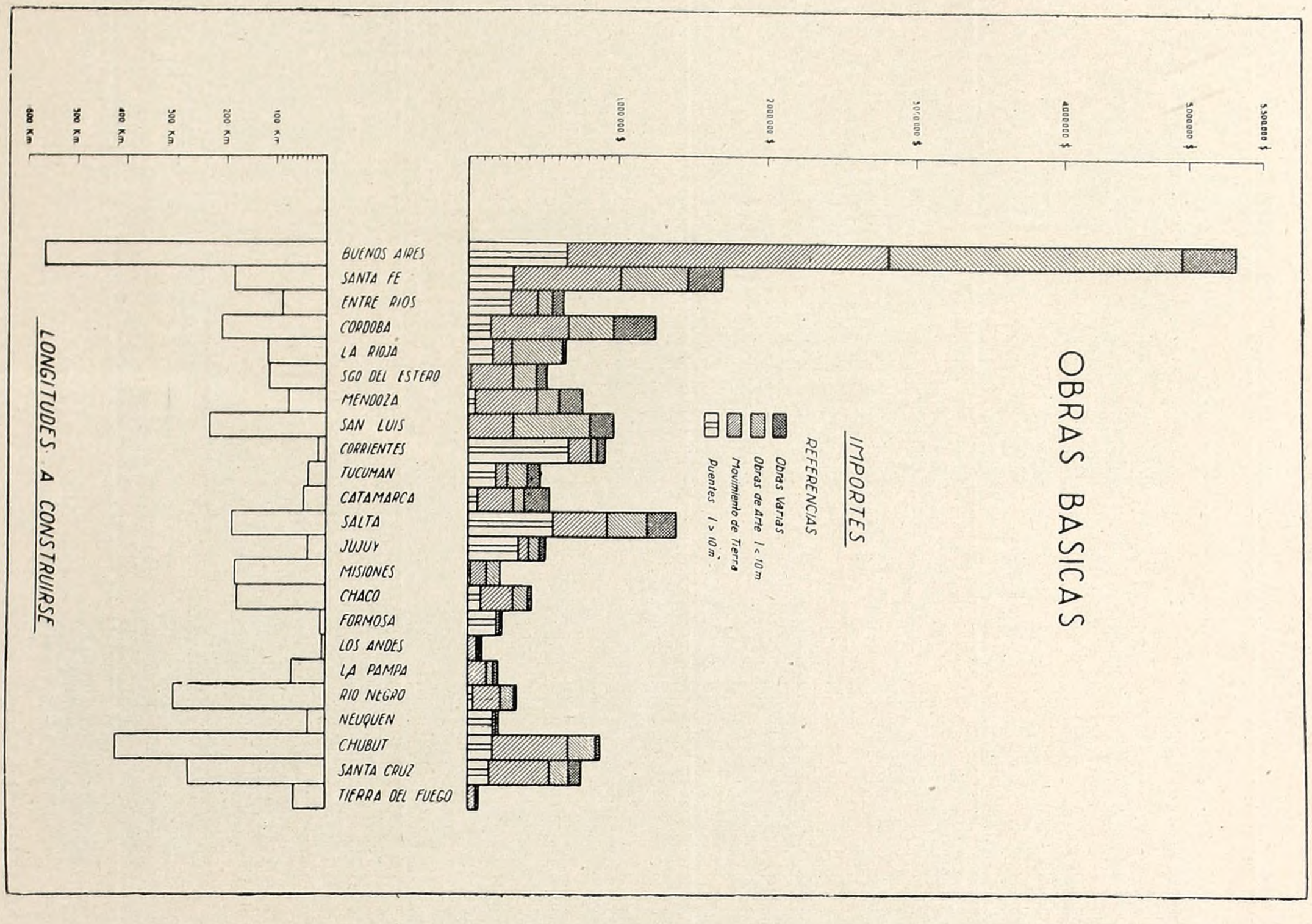


También de Esquel a Gobernador Costa. Puente sobre el río Putrachoiqui.

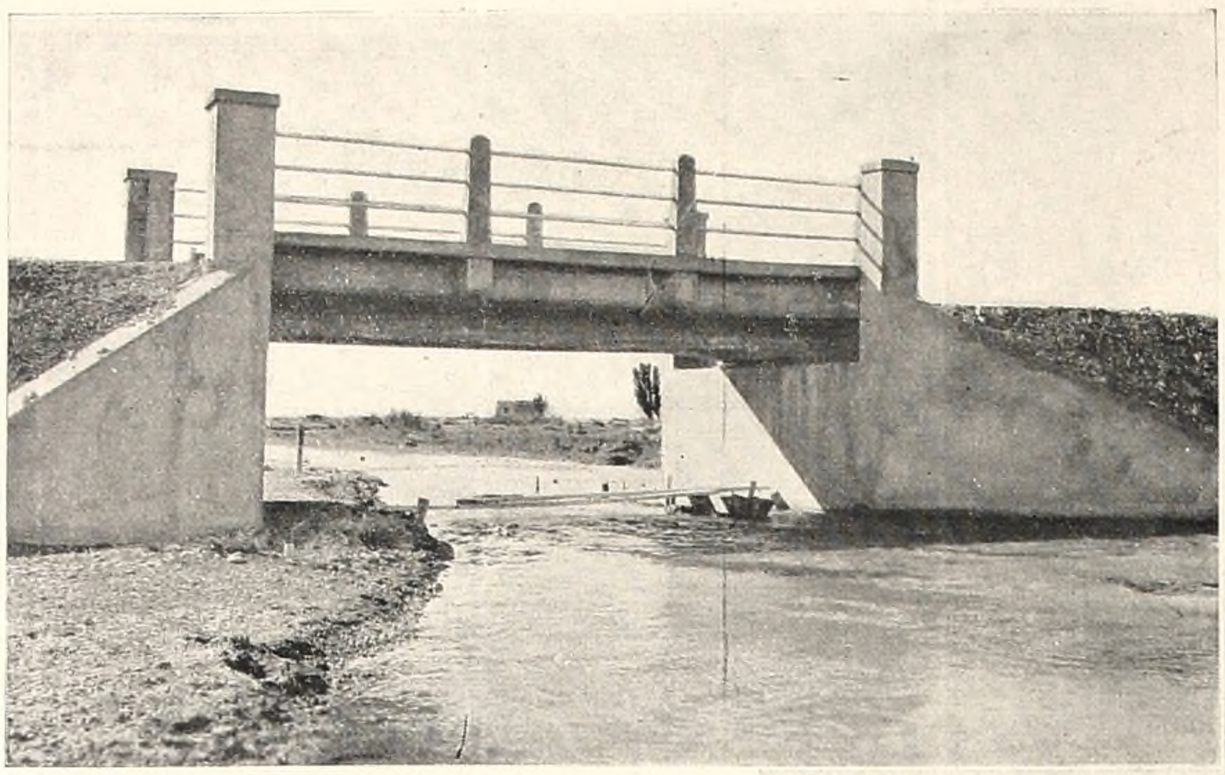


Camino abovedado de Puerto Pirámides a empalmar con ruta 3.

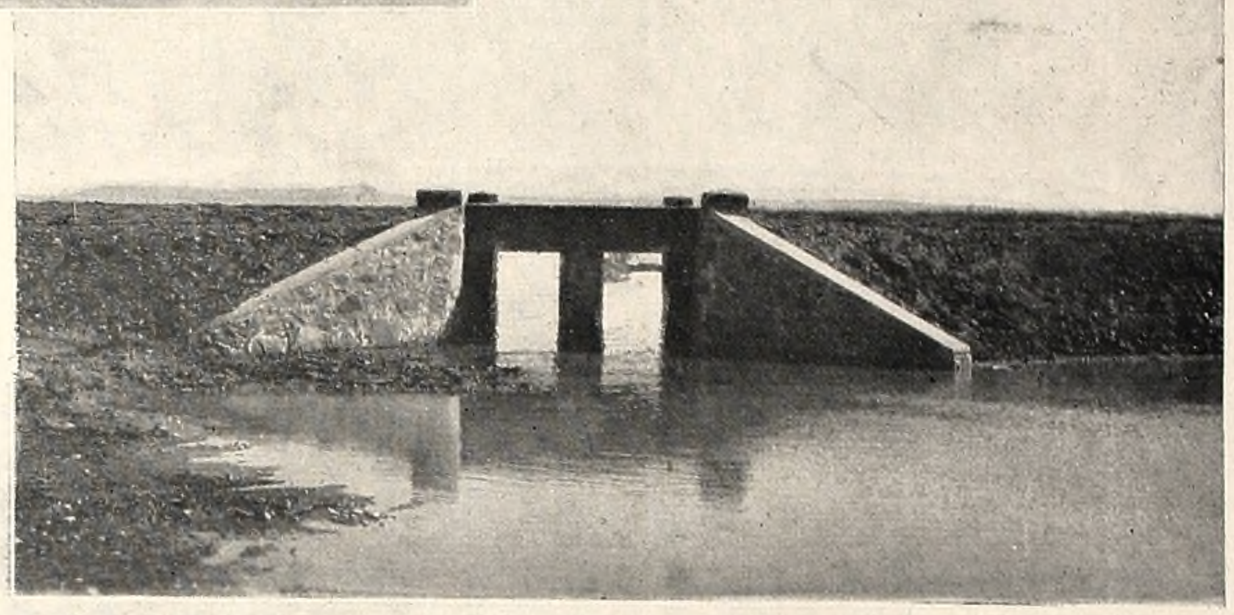
OBRAS BASICAS



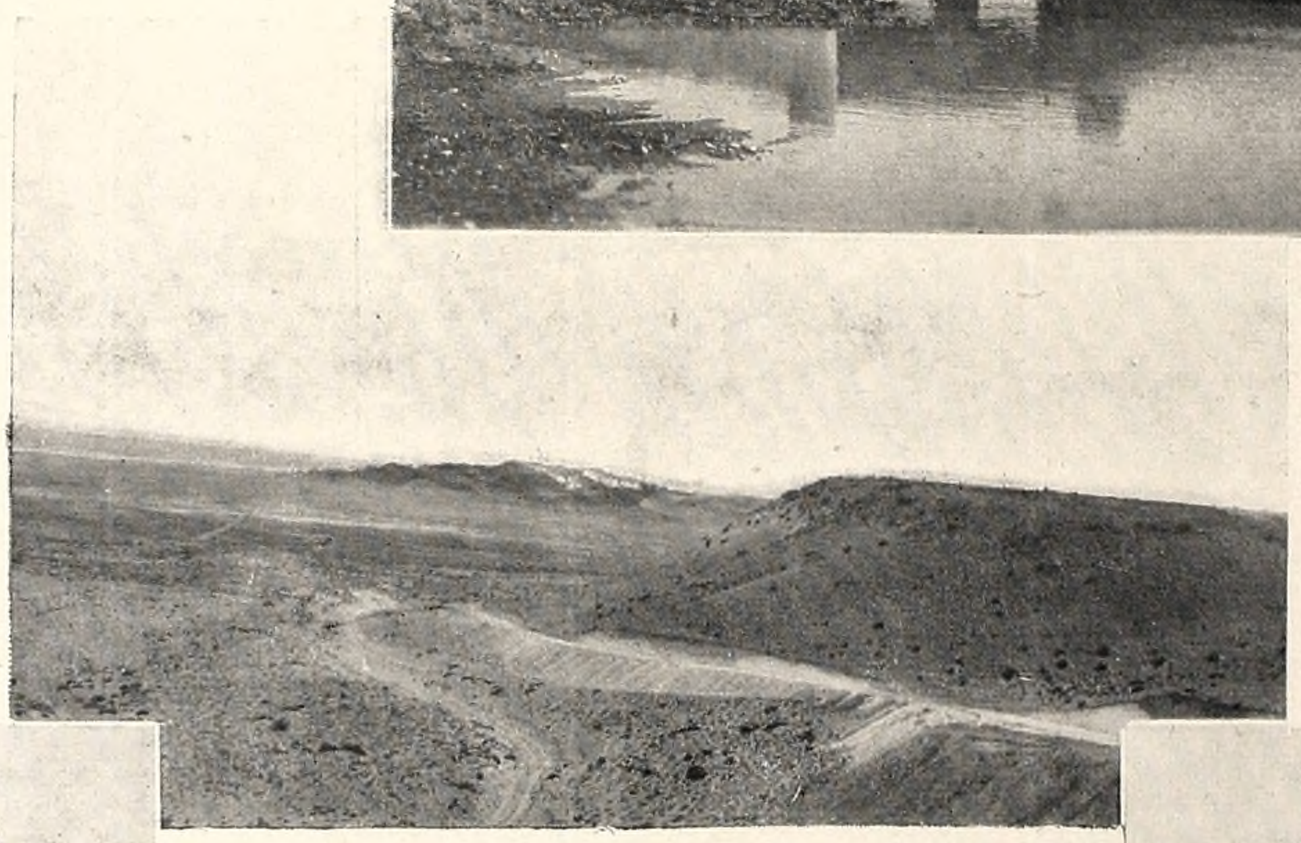
ESTUDIOS DE CAMINOS EN LA RED NACIONAL



Puente de hormigón armado sobre el arroyo Galpones, en el camino de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento.



Una alcantarilla de dos luces en el tramo de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento.



Un terraplén en el mismo camino.

Otra de las alcantarillas cuya construcción fué necesaria.



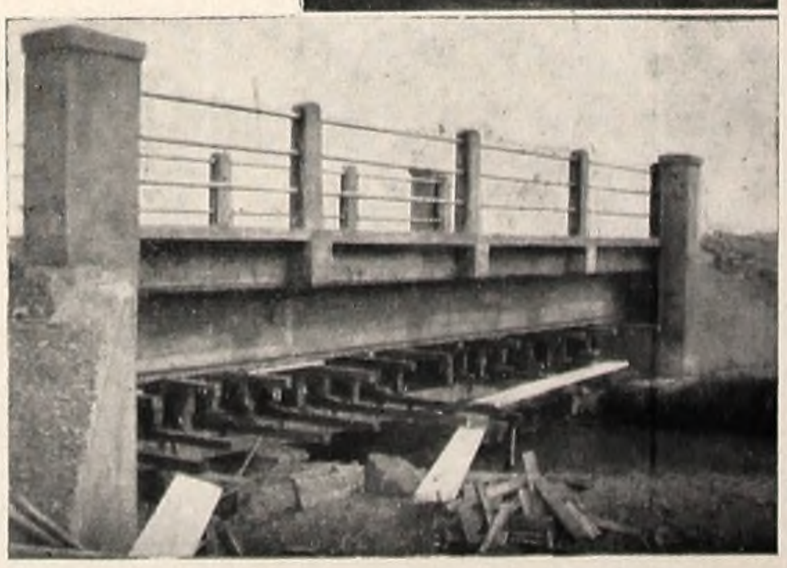
Un accidente del camino: desmonte.

La Ruta de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento



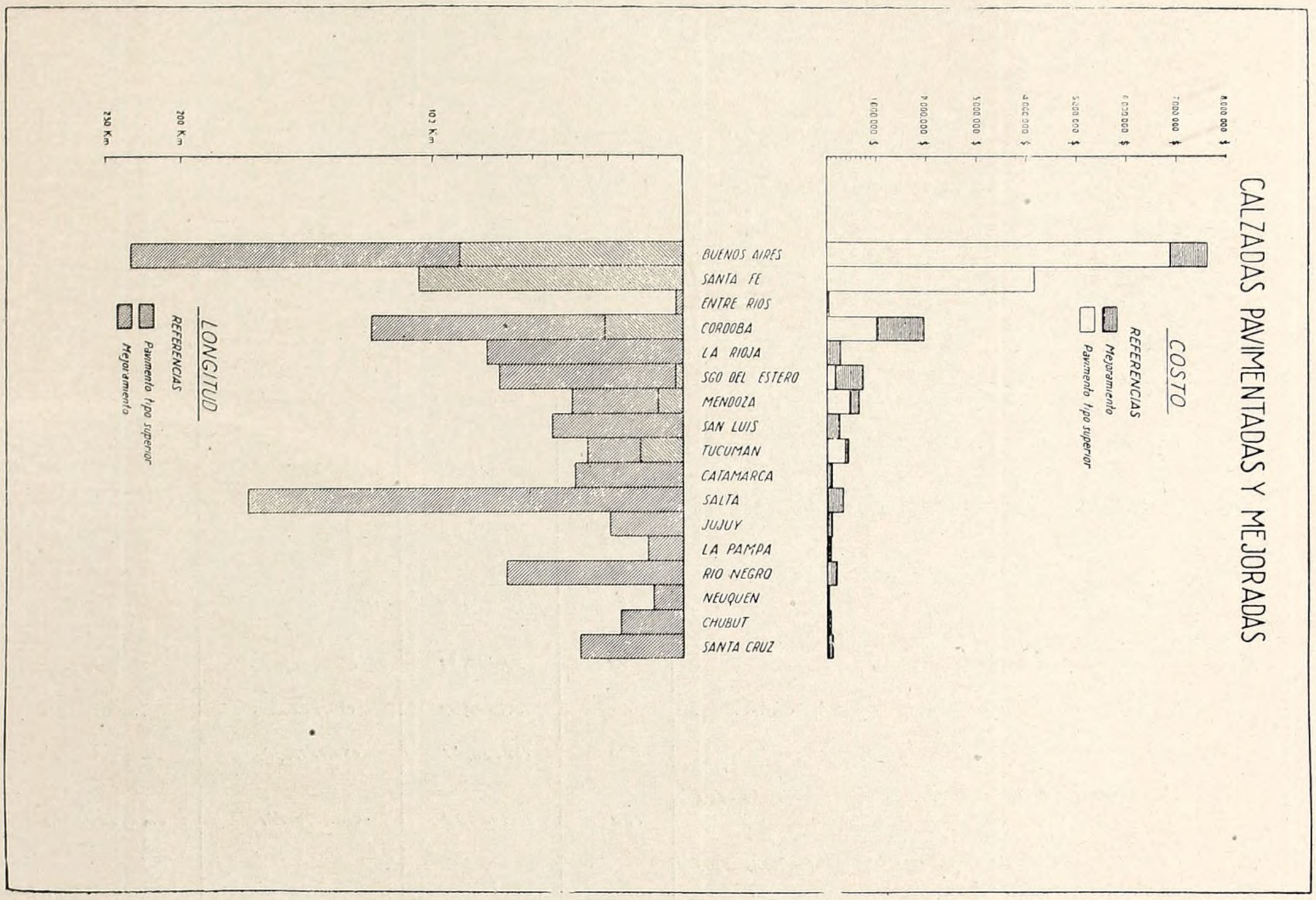


Pequeño puente entre C. Sarmiento y Parada Kilómetro 163.

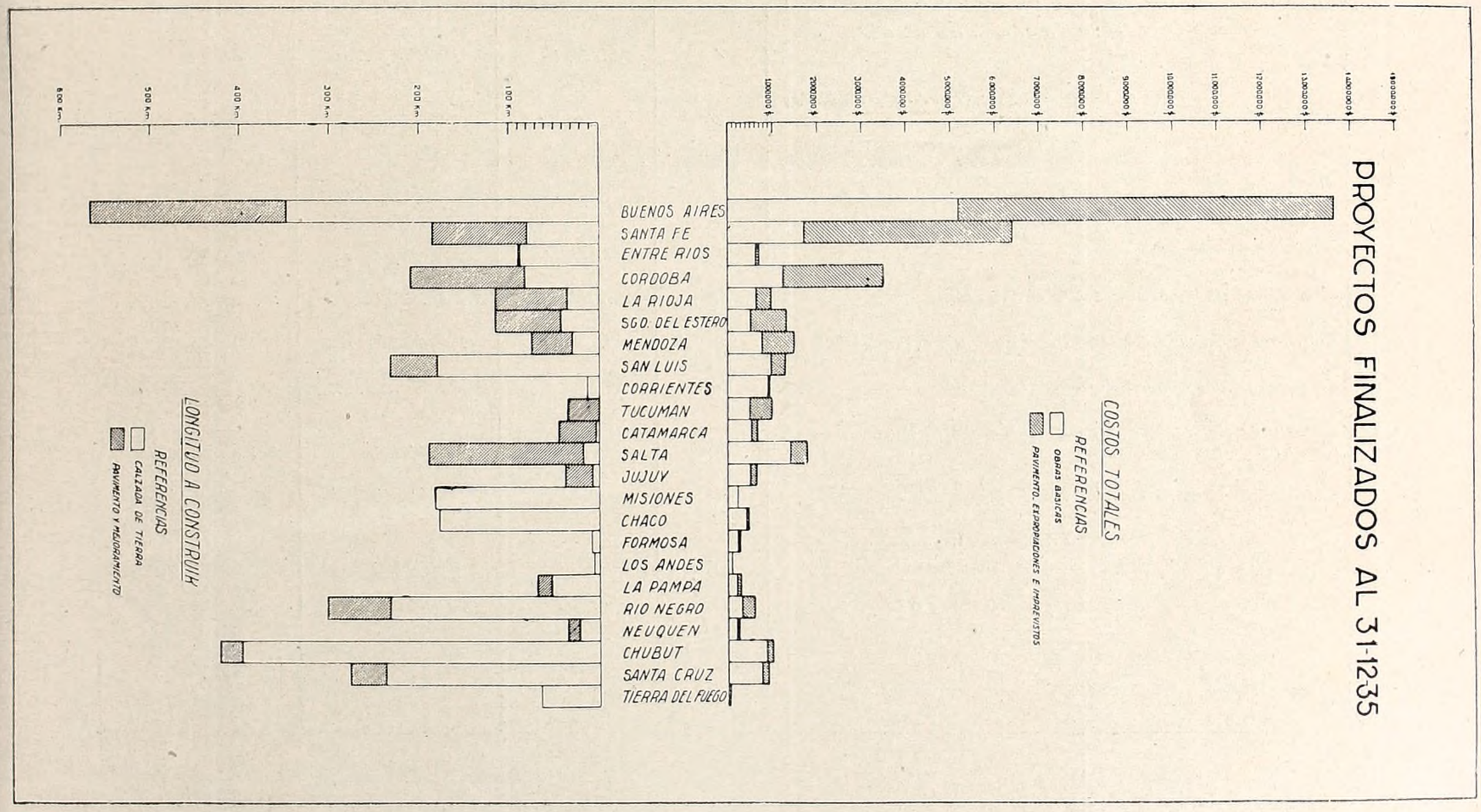


Puente sobre el arroyo Cerro Negro.

CALZADAS PAVIMENTADAS Y MEJORADAS



PROYECTOS FINALIZADOS AL 31-12-35



—Obras de Construcción—
Territorio del Chubut

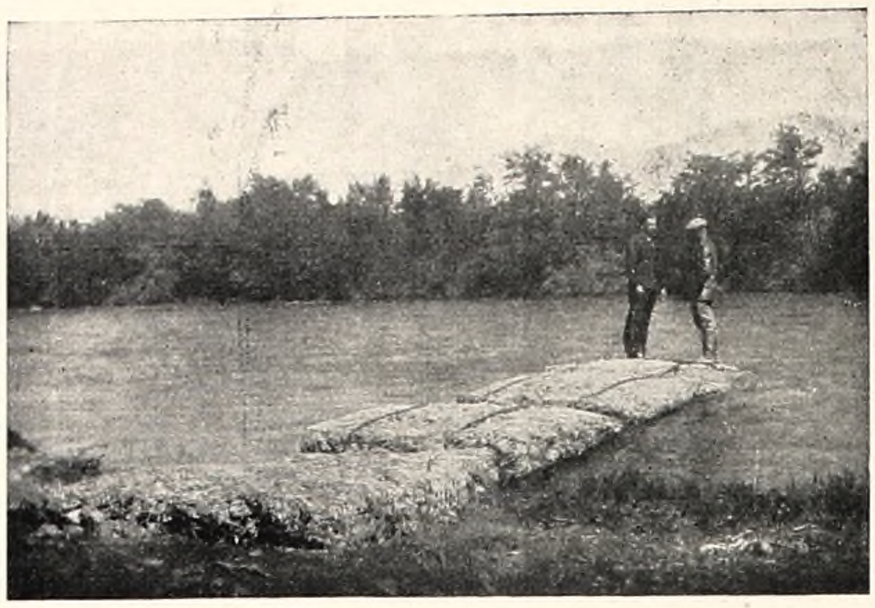
Ruta Nº	Obra	Longitud Kilometros	Presupuesto	Contratista	Observaciones
	Obras de Construcción (Ejecutadas y en Ejecución				
3	Camino de Puerto Madryn á Bahia del Fondo tramo: Trelew á Comodoro Rivadavia.	36	95 061, 93	Sincomaco	Terminado
3	Camino de Aº Verde á Bahia del Fondo. tramo: Comodoro Rivadavia - Bahia del Fondo	18	21.269,91	Juan Flögel	Terminado
3	Camino de Aº Verde o Bahia del Fondo. tramo: Km. 9.600 - 27.200	17,6	27.352,00	Juan Flögel	Terminado
25	Puente sobre el Rio Chubut frente á Los Plumas y accesos	2	63.835,00	Antonio Simonato	Terminado
25	Camino de Puerto Rawson á Esquel - Secciones: Gaiman - Trelew y Trelew Puerto Rawson	43	95.539,33	Sincomaco	Terminado
25	Camino de Puerto Rawson á Esquel tramo: Gaiman-Dolavon	20	87.829,87	Sincomaco	Terminado
25	Camino de los Plumas á Paso de los Indios.	220	139.786,41	San Martin	En Ejecucion
25	Camino de Puerto Rawson á Esquel. tramo: Dolavón - Los Plumas	100	54.337,30	San Martin	En Ejecución
40	Puente sobre el Rio Verde en el camino de Colonia San Martin á Colonia Los Heras	1	28.774,00	Becker y Cia	Terminado
40	Camino de El Maiten á Esquel - Puentes sobre los Rios Moyoco, Madero, La Concha y Montoso	11	112.253,72	Becker y Cia	Terminado
40	Camino de Esquel á Gobernador Costa	6	141.055,15	F.H. Schmidt. S.A.	Terminado
40	Accesos al Puente sobre el Rio Senguer en Paso Schultz	13	80.010.33	Zulaica	En Ejecución
40	Puente sobre el Rio Mayo en el camino de Colonia San Martin á los Heras	1	37.124,14	Becker y Cia	Terminado
259	Camino de Esquel á la Frontera por Trevelin y Puentes sobre los Rios Esquel y Corintos.	5	68.641,74	Becker y Cia	Terminado
259	Camino de Esquel al Lago Futalauquen y Puentes sobre el Rio Parcey	12	163.782,08	San Martin	En Ejecución
262	Camino de Puerto Madryn á Bahia del Fondo. tramo: Trelew - Puerto Madryn	58	35.892,31	Sobado y López	Terminado
264	Camino de Gobernador Costa á Rio Pico	60	41.655,41	F.H. Schmidt S.A.	Terminado
265	Camino de Colonia San Martin á Pampa de Agnia	30	28.698,45	C. Szlöpelis	Terminado
265	Camino de San Martin á Gobernador Costa	10	82.536,15	Por administración	En Ejecución
270	Camino de Comodoro Rivadavia á Colonia Sarmiento tramo: Km. 0 á Km 42.205	42	106.393,17	C. Szläpelis	Terminado
270	Camino de Colonia Sarmiento á Cañadón Los Pulgas	50	201.758,45	C. Szläpelis	En Ejecución
273	Camino de Parado Km 163 á Huemules tramo: Parado 163 á Los Monos.	90	46.911,31	C. Szläpelis	En Ejecución
S/n.	Camino de Punta Ninfas á Empalme Ruta Nº 3	55	9.429,05	D. Ingravallo	Terminado
		899,60	1.769.927,21		

— Obras de Construccion —
Territorio del Chubut

Ruta Nº	Obra	Longitud Kilometros	Presupuesto	Contratista	Observaciones
	Obras de Construcción (Licitadas á iniciarse)				
25	Camino de Paso de los Indios á Rio Tecka	200	180.733,80	San Martin	
26	Empalme Ruta 40 Huemules	1,7	25.862,85.	C. Szlapelis	
270	Camino de Pedrero de Beherens á Km. 9028	9	32.946,00	Figliosi y Ferraris	
270	Camino de Coñadón de los Pulgas á frente de pueblo Facundo.	37	77.132,00	Figliosi y Ferraris	
R.C.	Puente sobre el Rio Senguer en ensanche Colonia Sarmiento	7	249.670,00		En trámite adjudicación
S/n.	Camino de Aº Appeleg á Gobernador Costa	50	67.587,67	Por administración	
		304,70	633.932,32		
	Obras de Construcción (Estudiados á Licitarse)				
258	Camino de Puerto Madryn á El Maiten y San Carlos de Bariloche.				
	Tramo Km. 0 á Km. 4 y Km. 237.600 á Km. 281.800	47	115.000 (port. provist)		
	Puente sobre el Rio Chico		50.539 (presup.)		
	Tramo El Maiten el Bolson	20	307.518 (presup.)		
268	Camino de Comarones á Empalme Ruta Nº 3	68	80.000 (port. previst)		
270	Camino de Nueva Lubecka á Colonia Sarmiento	40	27.000 (presup.)		
272	Camino de Paso Rio Mayo á Alto Rio Mayo	100	130.000 aproxim.		
R/C.C.	Camino de Gaiman á Empalme Ruta Nº 3	43	80.000 (port. previst)		
		318	790.057,00		

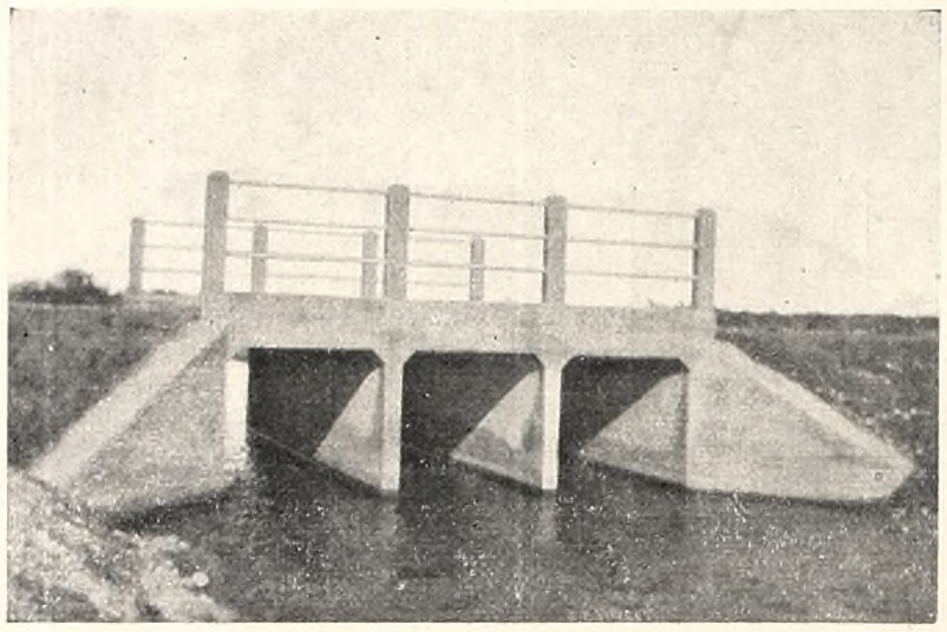
— Obras de Construcción —
Territorio de Tierra del Fuego

Ruta Nº	Obra	Longitud Kilometros	Presupuesto	Contratista	Observaciones
	Obras de Construccion (En Ejecucion)				
3	Acceso al puente sobre el Rio Grande	2.239	62.621,48	F.H. Schmidt S.A.	
3	Puente sobre el Rio Chico	1,824	78.435,08	F.H. Schmidt S.A.	
3	Camino de Rio Grande á Cabo Spiritu Santo Tramo: Km. 0,00 á Km. 47.124	47.124	147.770,55	F.H. Schmidt S.A.	
3	Camino de Ushuaia al Lago Fagnano Tramo: Rio Olivia - Piedra Barco Tramo: Piedra Barco - Lago Fagnano	20. 65.-	29.699,- 62.037,-	Por administ. " "	
	Obras de Construccion (á Licitarse)				
3	Camino de Rio Grande al Lago Fagnano	132.-	60.000,-	———	
		268,187	440.563,11		

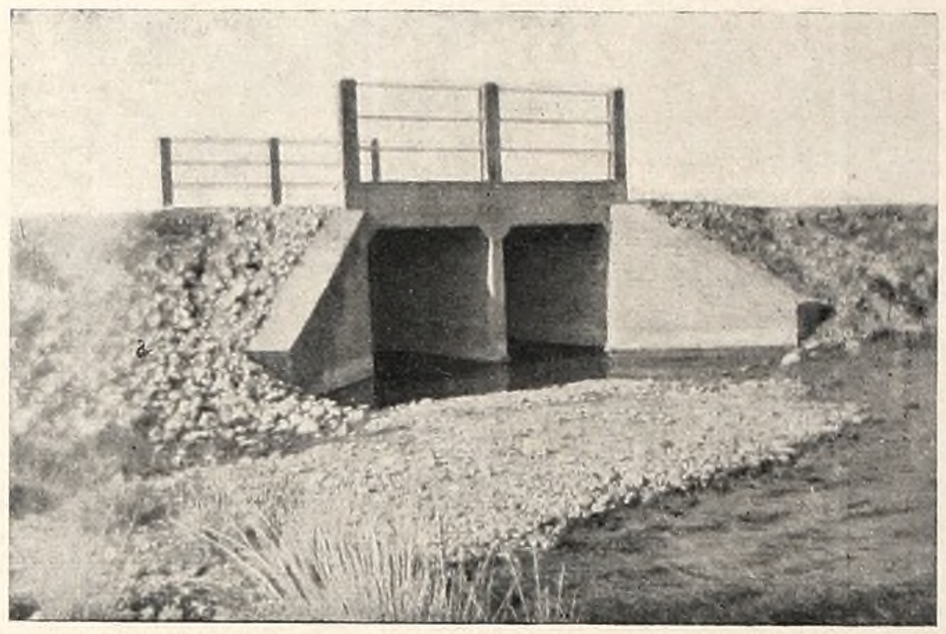


Espigón para encauce del río Senguer, en Paso Schultz.

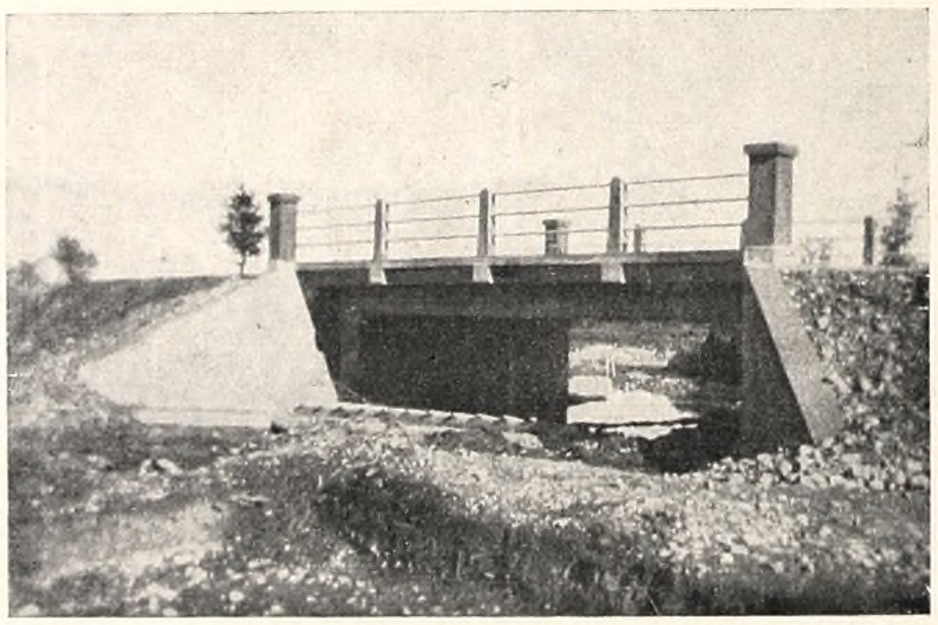
Las Construcciones Sobre el Río Senguer en Paso Schultz



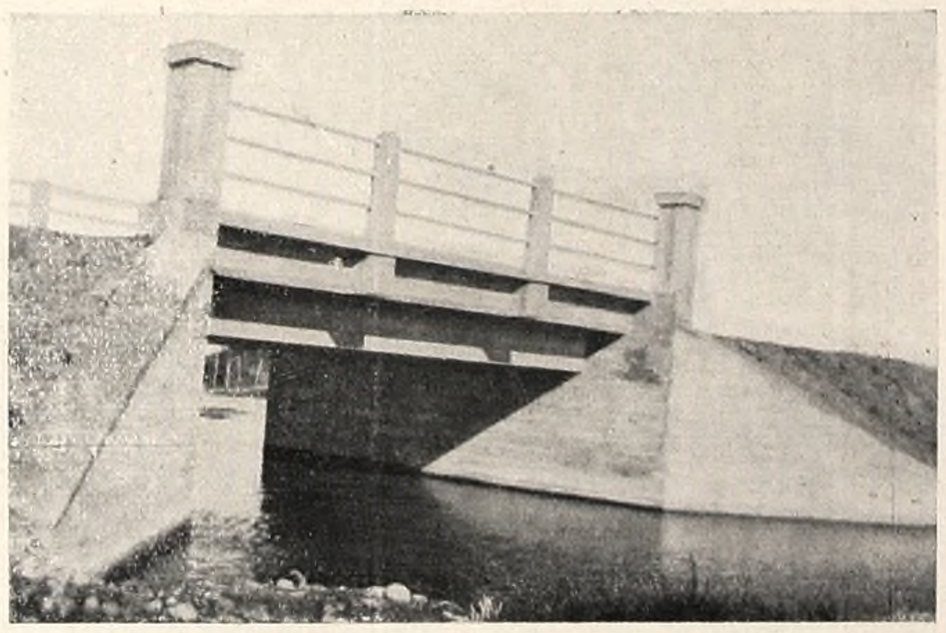
Alcantarilla de 3 luces en Paso Schultz.



Obra de acceso al puente sobre el río Senguer.



Puente construído en Paso Schultz.



Otro de los puentes de Paso Schultz.



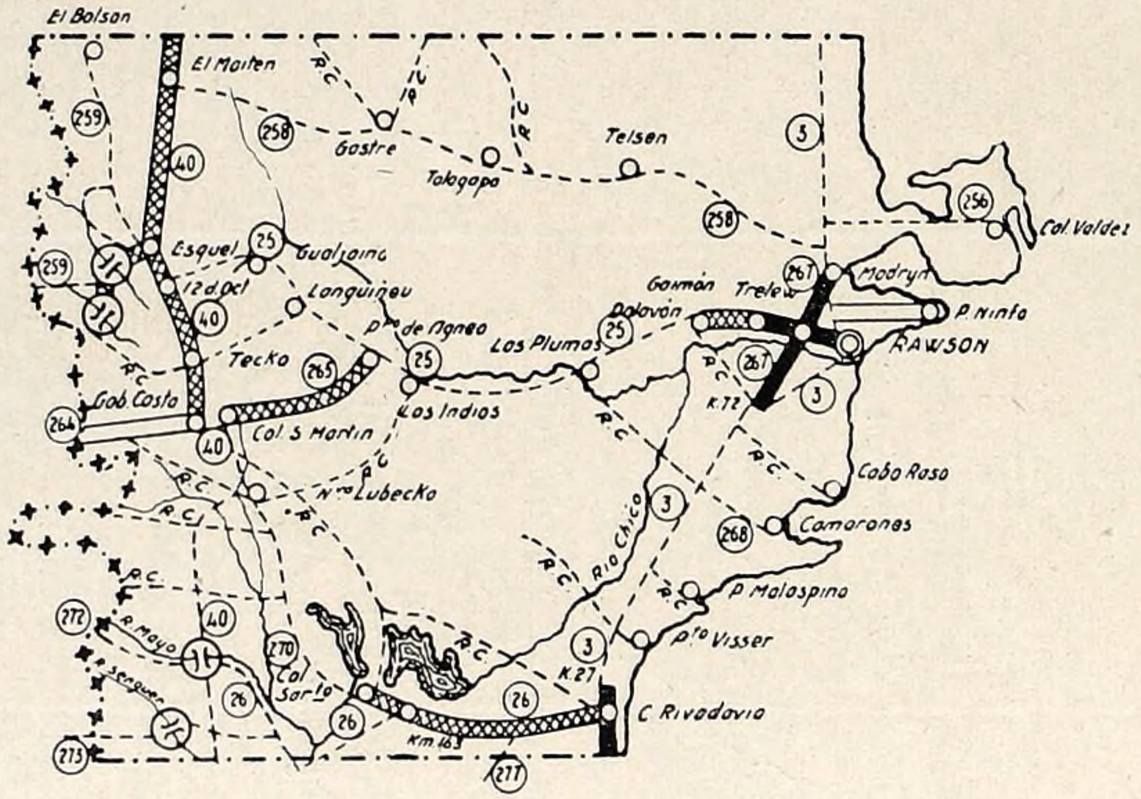
Una nueva obra de acceso al puente sobre el río Senguer.



Puente de casi 40 metros de luz sobre el río Senguer.

Puentes y Caminos Terminados, en Construcción y a Construirse

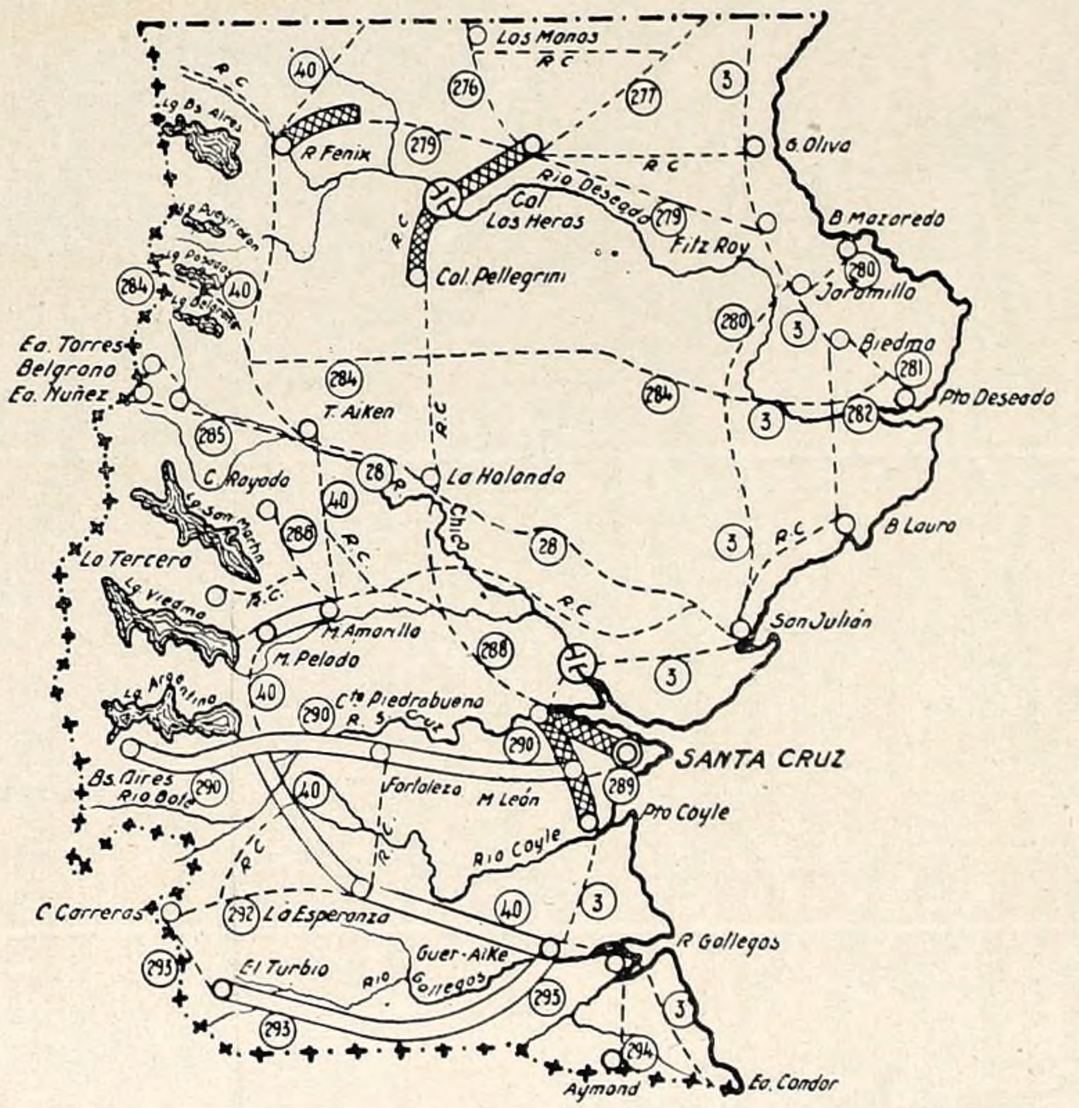
CHUBUT



REFERENCIAS
CAMINOS
En Construcción
Terminado
PUENTES
En Construcción
Terminado
Rutas á constr. ó mejorar

Departamento de Construcciones
Dib. E. Mina

SANTA CRUZ



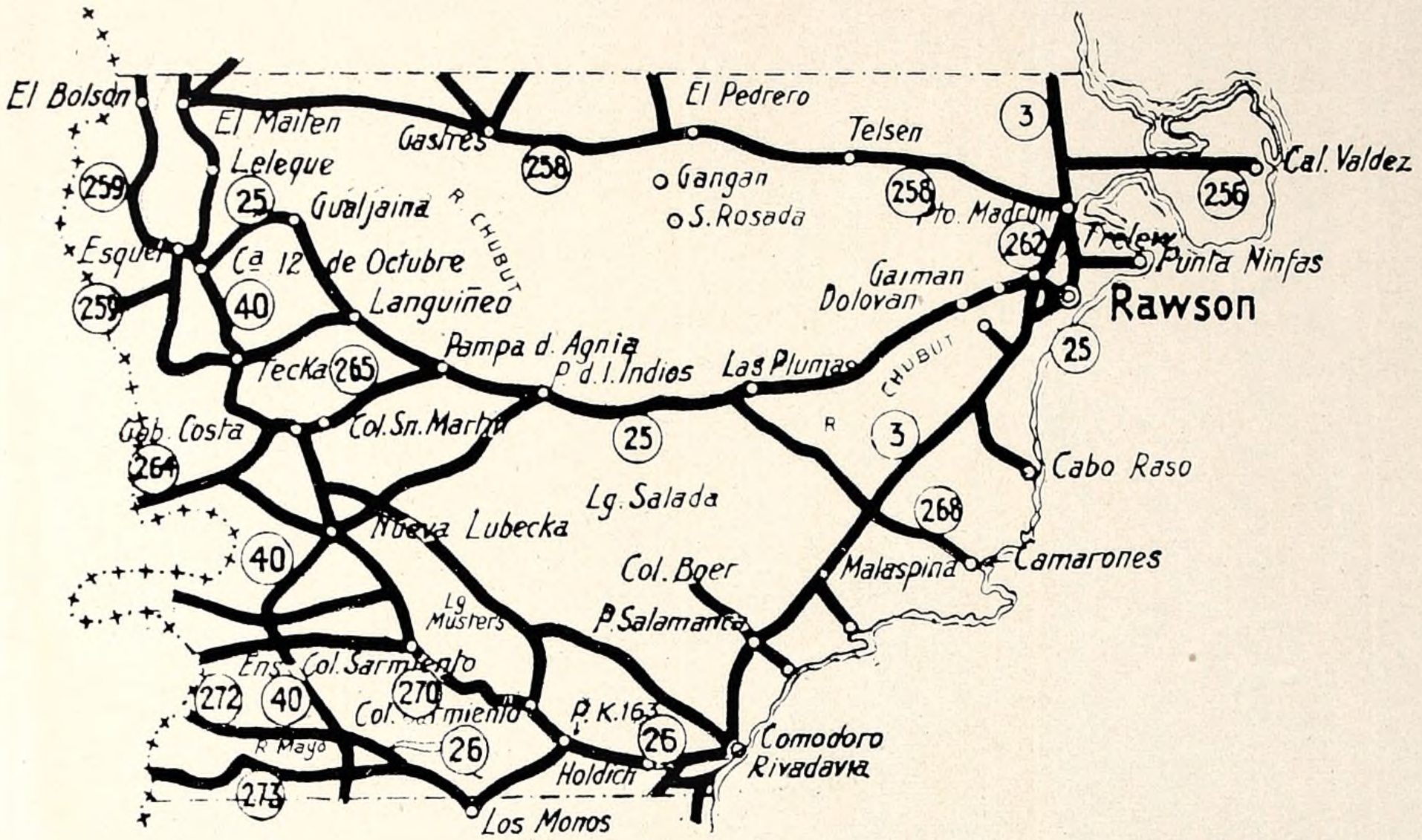
REFERENCIAS
CAMINOS
En Construcción
Terminado
PUENTES
En Construcción
Terminado
Rutas á constr. ó mejorar

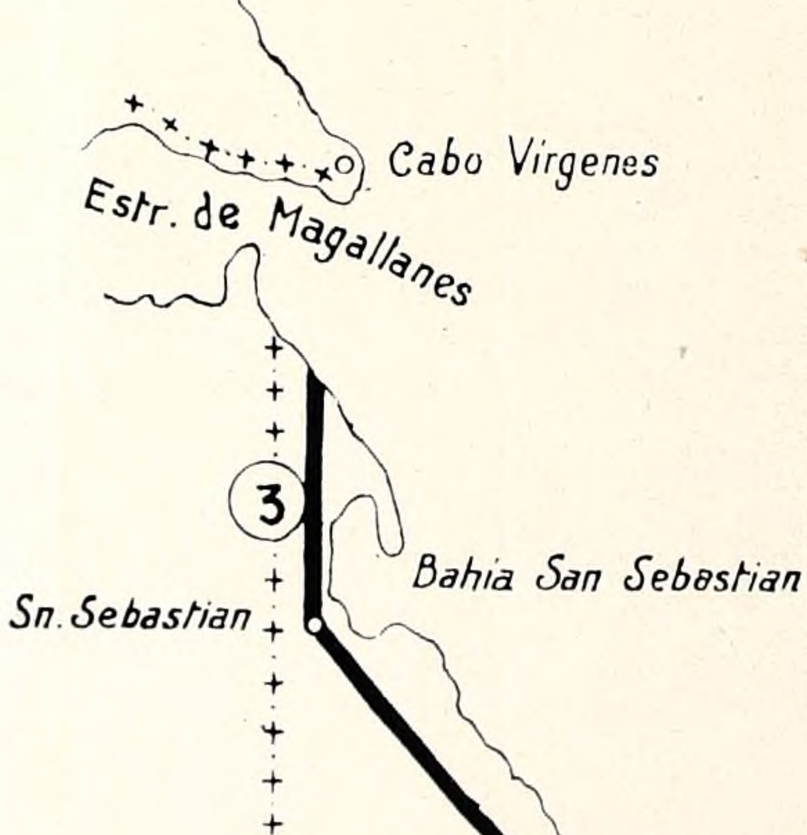
Departamento de Construcciones
Dib. E. Mina

A iniciar en breve

Plan de Red Caminera

CHUBUT



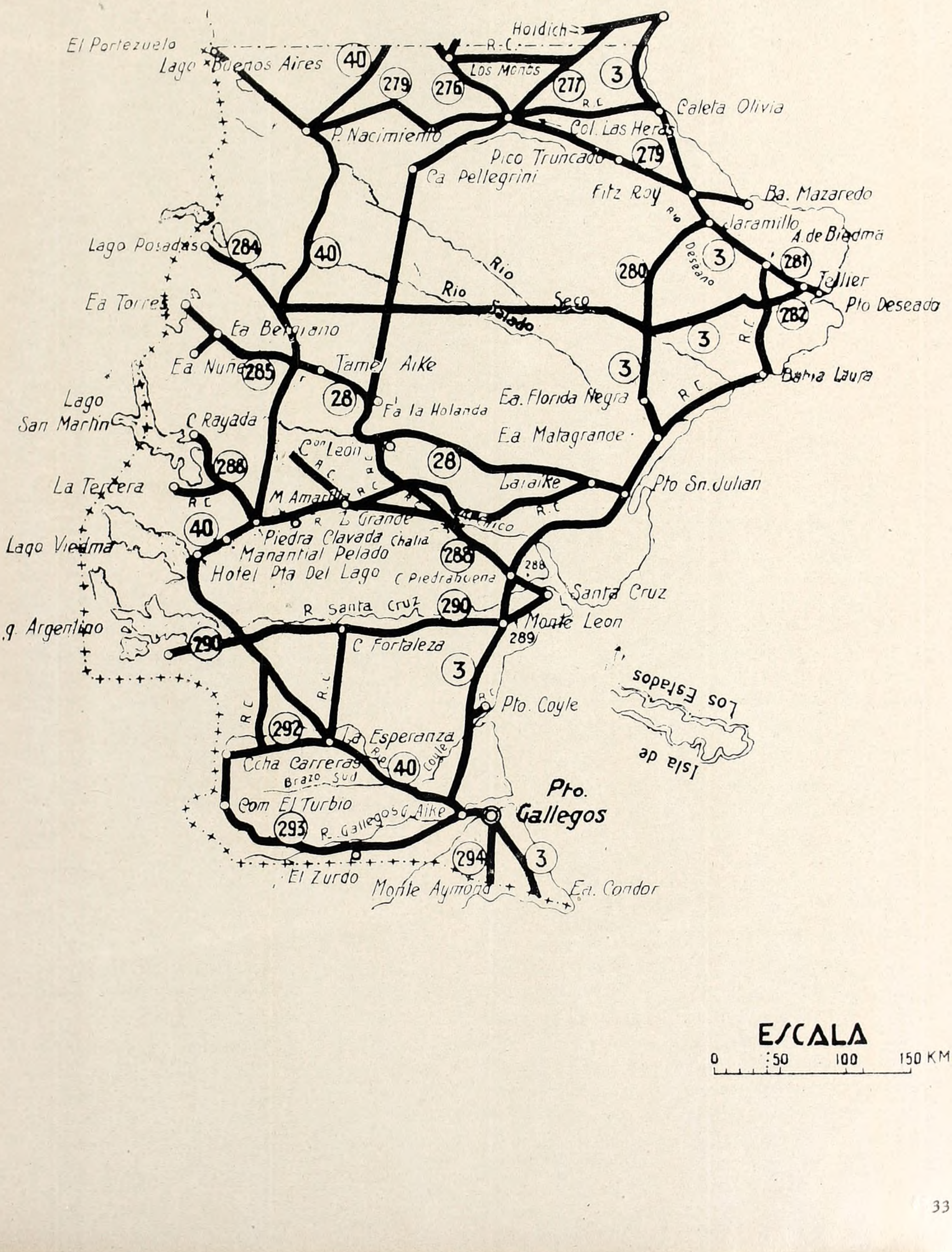


TIERRA DEL FUEGO

ESCALA
0 50 100 KM

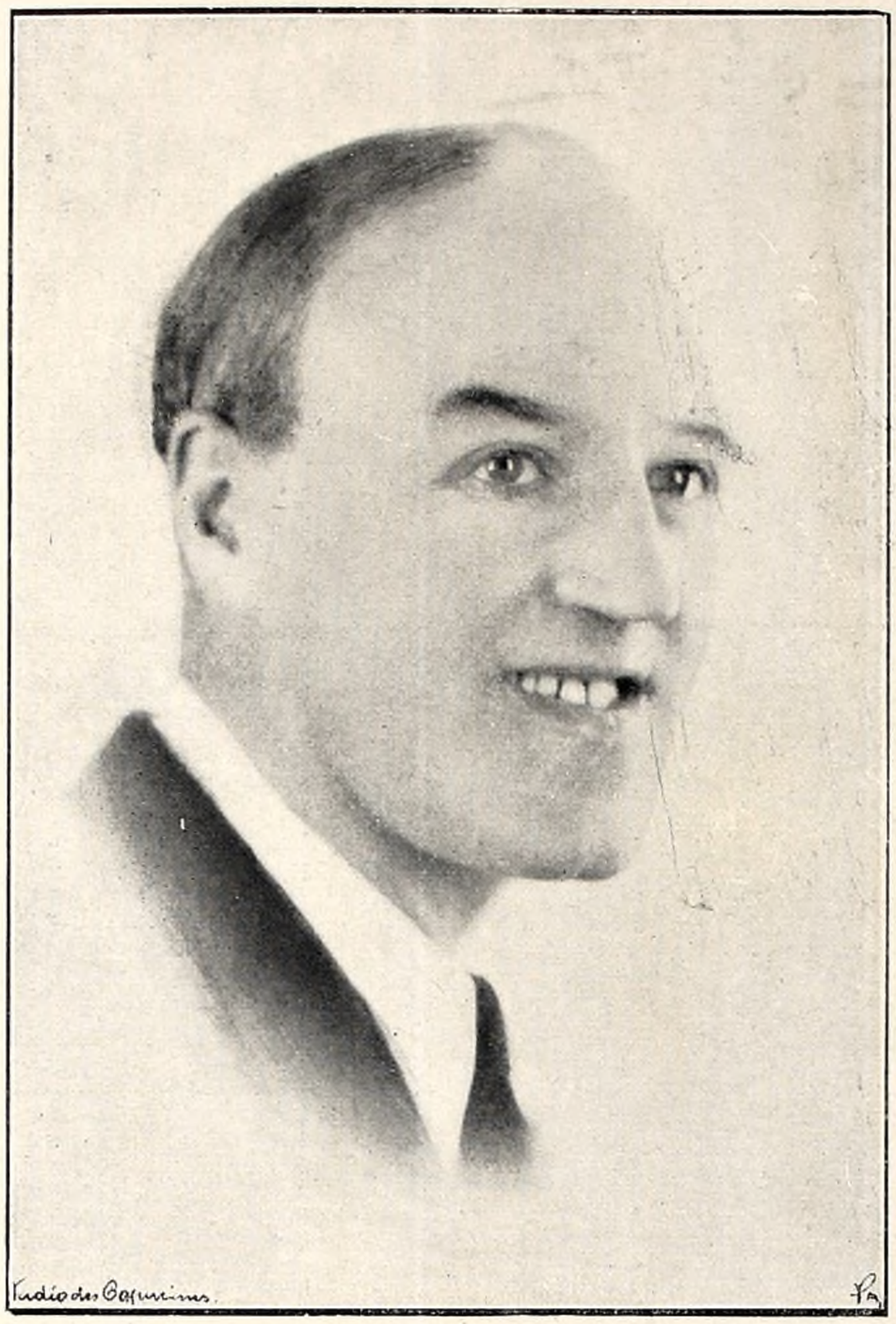
Plan de Red Caminera

Territorio de Santa Cruz



ESCALA

0 50 100 150 KM



ALFONSO MENENDEZ BEHETY

Don Alfonso Menéndez Behety ha sido Condecorado por el Gobierno del Brasil

Por decreto de fecha 7 de septiembre último, el presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil, Doctor Getulio Vargas, ha conferido una honrosa distinción al señor Alfonso Menéndez Behety, miembro del Directorio de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

En atención a los méritos y circunstancias que en él concurren, se le otorga la condecoración de la Orden Nacional en el grado de Caballero del Crucero del Sur, altísimo honor que se discierne a quienes por su acción en alguna de las actividades humanas, rodean a su personalidad de los más sólidos prestigios.

Esta noticia ha de ser recibida con justa satisfacción, especialmente en los territorios del Sur y en Chile, donde la actuación de don Alfonso Menéndez Behety ha alcanzado más destacados relieves y mayor significación, ya que directa o indirectamente su nombre está vinculado a los esfuerzos decisivos que dieron carácter de prosperidad económica a aquellas regiones, de la misma manera que aparece identificado con las obras de progreso de todo orden que en ellas se han realizado de muchos años a la fecha.

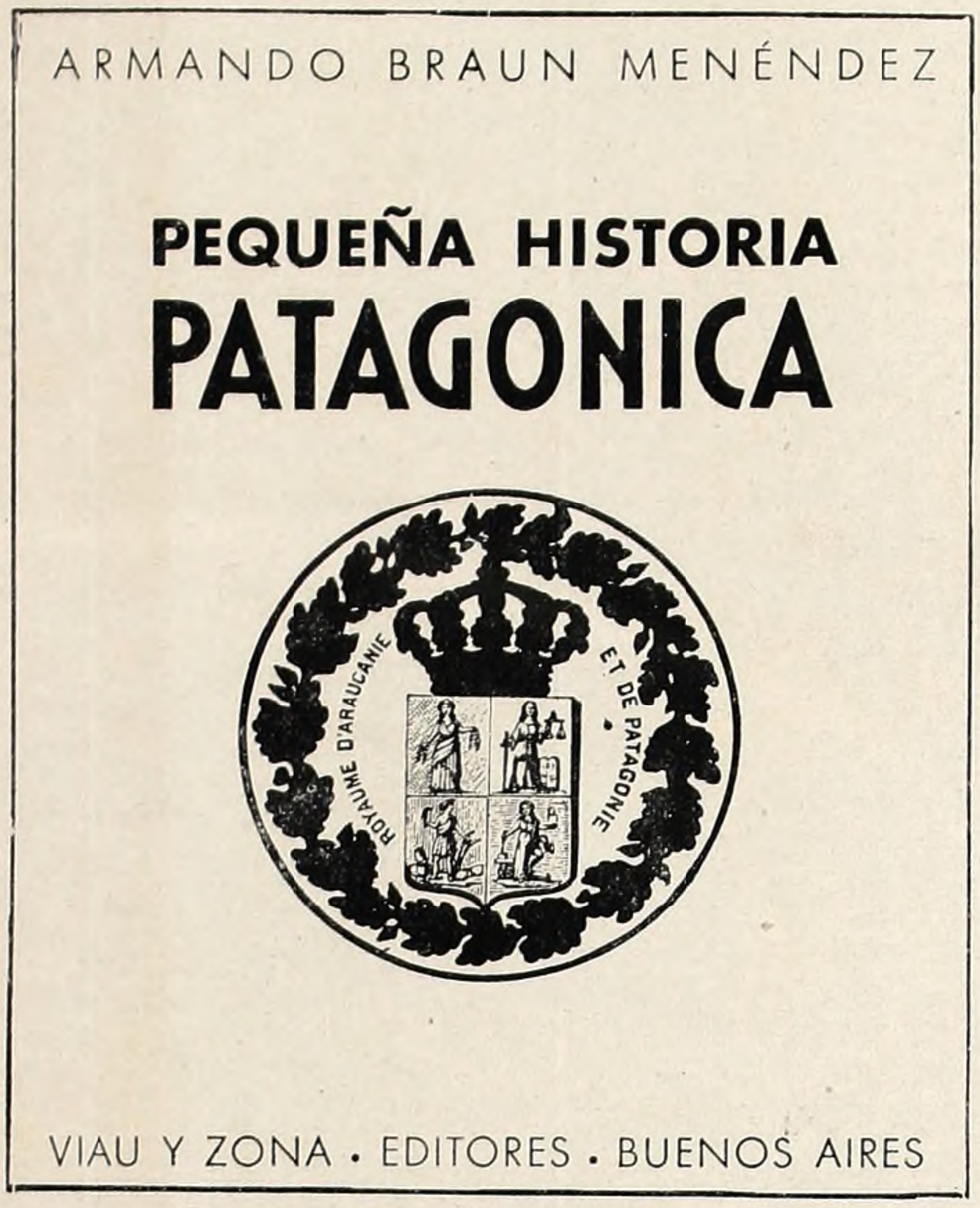
Su simpatía por la nación que le hace ahora objeto de la distinción que noticiamos, ha tenido amplia oportunidad de manifestarse en múltiples actos, pues durante largo tiempo fué su representante consular en Magallanes.

El reconocimiento de sus virtudes por parte del gobierno brasileño tiene, pues, repetimos, el más alto significado en el valor que encierra la condecoración discernida.

El nuevo Caballero del Crucero del Sur, puede ostentar sus insignias con la satisfacción propia de quien ha reunido títulos suficientes para merecerlas con toda justicia.

Entendiéndolo así sinceramente, sus numerosas y calificadas amistades han hecho llegar sus plácemes a don Alfonso Menéndez Behety, adhiriendo gratamente al homenaje tributado por la nación amiga.

BIBLIOGRAFIA



PEQUEÑA HISTORIA PATAGÓNICA

DE

Armando Braun Menéndez

Ilustraciones de Juan Pablo LAVERDET

Editores. VIAU y ZONA

"Armando Braun Menéndez frecuenta el tema histórico. Tiene debilidad por él. Es, sin duda alguna, el que más se adapta a su temperamento. La mayoría de sus trabajos, que aparecen a menudo en diversas publicaciones, tratan acontecimientos verídicos, sucesos pasados, cosas memorables. Nuestros lectores ya le conocen. Guardarán gratos recuerdos especialmente de dos colaboraciones intituladas, "De cómo la Patagonia hubo de ser una Monarquía", una, y "Vicisitudes y Miserias del Primer Ensayo de Colonización en Santa Cruz", otra. Estos primeros ensayos literarios, no nos dejan dudas con respecto al talento que les dió forma. Sabíamos desde que los conocimos que la consagración del autor era sólo cuestión de oportunidad".

Pertenecen estas palabras a nuestro juicio crítico sobre el magnífico libro "El Motín de los Artilleros", del mismo autor, juicio publicado en esta revista en enero de 1935.

Lejos estábamos, entonces, de suponer, al citar aquellas dos monografías, que nos sirvieron de base, de punto de partida para fundar nuestra opinión, que ellas habían de formar parte de un nuevo volumen del doctor Ar-



mando Braun Menéndez, del que acaba de aparecer bajo el título genérico de *"Pequeña Historia Patagónica"*.

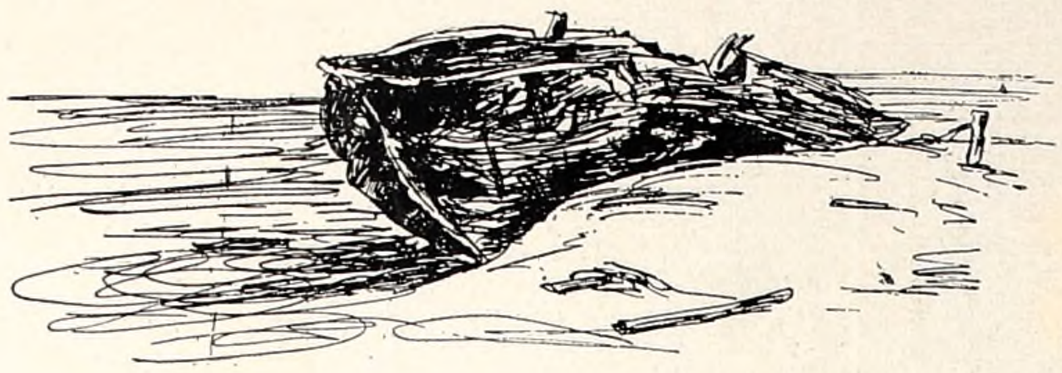
Celebramos esa feliz circunstancia que va a facilitarnos ahora nuestra misión de críticos. En efecto, nos basta con repetirnos: *Estos primeros ensayos literarios, no nos dejan dudas con respecto al talento que les dió forma.*

Y es que, a través de esos interesantísimos relatos, fácil era advertir las condiciones excepcionales de historiador-literato de que estaba dotado el autor.

La prosa de construcción cuidada, flexible, sencilla, elegante; el estilo con suficientes características de propiedad; la brillantez de imaginación; la fuerza de expresión; la pintura de agradable y vivo colorido; el humorismo de buen gusto, todo, en fin, manifestábase ya en los primeros intentos, como un anticipo promisorio, como un paso seguro hacia la consagración definitiva de quien tales inquie-



tudes espirituales experimentaba. Todo quedaba reducido a no torcer esa vocación y a trabajar



intensamente en pos del perfeccionamiento, de la depuración.

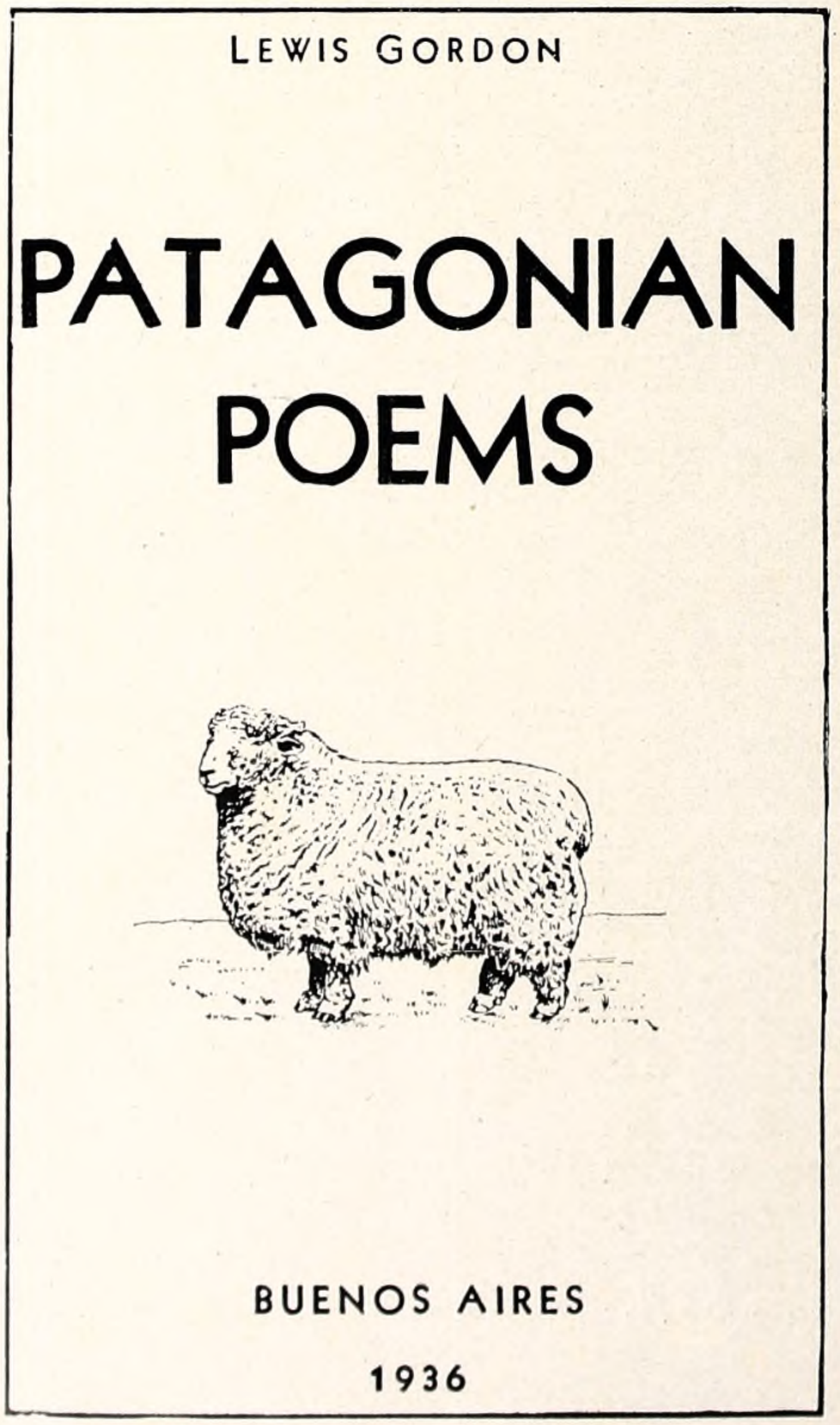
Bien pronto, mucho antes de lo que era dable esperar, tuvimos la prueba de que no estábamos equivocados, de que nuestras predicciones no eran exageradas.

El Motín de los Artilleros, constituyó un verdadero éxito. Ello, indudablemente, debió halagar a su autor y obrar en su ánimo como poderoso acicate para impulsarlo a dedicar al difícil arte que cultiva la mayor dedicación posible. Así es como con *Pequeña Historia Patagónica* inicia la serie de volúmenes *con la cual estoy determinado a abrumar a mis benévolos lectores,* según sus propias palabras, en los que tratará su tema predilecto. Tiene ya en prensa *Pequeña Historia Magallánica* y, en preparación *Pequeña Historia Fueguina.*

El tomo de que nos ocupamos en esta nota —prolijamente impreso—, además de los dos capítulos ya citados, en los que se ocupa por separado de otros tantos ilusos —Orllie-Antoine 1er., enfermo de delirio de grandezas y don Ernesto Rouquaud, ilusionado de negocios estupendos—, contiene un tercer capítulo, en el que se refiere al tercer iluso:el capitán Luis Piedra Buena, obsesionado de patriotismo.

Las ilustraciones del libro pertenecen a la originalísima pluma de Juan Pablo Laverdet. Reproducimos aquí algunas, como mejor manera de destacar los méritos de ese trabajo.





Patagonian Poems, de Lewis GORDON

También acaba de ser puesto en circulación un pequeño volumen de poesías en inglés, del cual es autor el señor Lewis Gordon, administrador de la Estancia "Lago Tar", situada en el Territorio de Santa Cruz.

Versos sencillos, agradables, inspirados y no carentes de las reglas de construcción, revelan en su autor una inclinación muy poco común — excepcional diríamos— en personas ocupadas en tareas como las referidas de exprofeso en el párrafo anterior.

Parecería imposible que la dedicación constante a los trabajos propios de la administración de una Estancia, con todos los mil pequeños detalles en los que es menester estar y con los no pocos sinsabores que se experimentan a diario, con tantas preocupaciones, en fin, parecería imposible, decíamos, que el ánimo pueda mostrarse con disposición suficiente como para traducir en versos de buena factura sus inspiradas inquietudes.

El señor Lewis Gordon, sin embargo, nos demuestra que ello es perfectamente posible.

"Patagonia Poems" constituye una verdadera y plausible excepción, por lo que ha de ser leído con el mayor interés.

La Plaza de Flores, centro de comunicaciones con el interior de la República, en el año 1800

"Panneau" decorativo de Alfredo Guido

Territorio del Chubut

PLANES DE TRABAJOS, VIGENTES, DE 10 Y DE 15 AÑOS.

RED NACIONAL - CHUBUT

PLANES: VIGENTE, DE 10 Y DE 15 AÑOS

RUTA	DESIGNACION	PLAN VIGENTE 1933-35 (1)		COMPL PLAN 10 AÑOS 1936-42 (2)		COMPL - PLAN 15 AÑOS 1943-47 (3)		PLAN 10 AÑOS 1933-42 (4)		PLAN 15 AÑOS 1933-47 (5)		EJEC CON RECURSOS EXTRAÑOS A LOS DE LA RED NACIONAL (6)		CLASE DE OBRAS
Nº		Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	
3	BUENOS AIRES - BAHIA BLANCA VIEDMA RAWSON - GALLEGOS USHUAIA													
	Trelew Km 72 (hacia C Rivadavia)	72	107 063					72	107.063					(1) Obras basicas
	Km. 9.600 a Km 27.200 (de Comodoro Rivadavia hacia Trelew)	18	27 353					18	27 353					(1) " "
	Comodoro Rivadavia - Bahia del Fondo	18	22 237	8 *	50 000			10 8*	72 237					(1) " " (2) Mejoramientos
	Comodoro Rivadavia a Y.P.F. (Km 9.600)			10 *	200 000			10 *	200 000					(2) Mejoramiento
	Arroyo Verde - Bahia del fondo (300 K)			200	200 000			200	200 000					(2) Obras basicas
	TOTAL RUTA 3	108	156 653	200 18 *	450.000			308 18 *	606.653					
25	RAWSON AL OESTE POR PASO DE LOS INDIOS													
	Rawson - Trelew Gaiman	43	109 177					43	109 177					(1) Obras basicas
	Gaiman - Dolavon	16 *	108 560					16 *	108.560					(1) Mejoramiento:
	Dolavon - Las Plumas (140 Km)	80	54 050					80	54.050					(1) Obras basicas.
	Puente s/rio Chubut en Las Plumas	(75)	51 700					(75)	51.700					
	Las Plumas - Paso de los Indios (Km 130)	89	106 145		40 000			89	146.145					(1) y (2) Obras basicas
	La Herreria (frente a P de los Indios) a Esquel (260 K) y Puente s/rio Techa En la ruta (590)	96	128 807	(30)	120.000			(30) 96	248.807					(1) y (2) Obras basicas
				100	150 000			100	150.000					(2) Obras basicas
	TOTAL RUTA 25	308 16 * (75)	558 439	100 (30)	310.000			408 16 * (105)	868 439					
26	COMODORO RIVADAVIA AL OESTE													
	Comodoro Rivadavia - Parada Km 163			120	80 000			120	80 000					(2) Obras basicas
	Parada Km 163 - Aguada de los Monos	70	49 257	70 70 *	50 000			70 *	99.257					(1) " " (2) Mejoramiento
	Aguada de los Monos - Paso Rio Mayo			70	30 000			70	30.000					(2) " "
	TOTAL RUTA 26	70	49 257	120 70 *	160.000			190 70 *	209 257					
40	GUER AIKE - TECKA ZAPALA - SAN RAFAEL MENDOZA - SAN JUAN Y UNION - BELEN - SALTA - S ANTONIO DE LOS COBRES - HUAYTIQUINA													
	Puente sobre el Rio Mayo	(30)	42 111					(30)	42.111					(1) Corresponde # 3566 a Cont A Casal
	" " " " Verde en el camino de San Martin a Las Heras	(15)	23 743					(15)	23.743					
	Puente s/rio Senguer en Paso Schultz	(24)	88 296					(24)	88.296					(1) Comprende 7 Km de accesos
	Gob Costa - variante Arroyo Aneleg	10	70 841					10	70.841					(1) Obras basicas
	Gob Costa - Esquel (180 km)	16 (42)	147 230	74	180 000			90 (42)	327.230					(1) y (2) Obras basicas
	Acceso a Esquel		33 155						33.155					(1) Compromiso Año 1935
	Esquel El Maiten (Km 100)	13 (12)	123 307	87	230 000			100 (12)	353.307					(1) y (2) Obras basicas
	Paso Rio Mayo - Lim Sta Cruz			35	50 000			35	50.000					(2) Obras basicas
	TOTAL RUTA 40	39 (183)	528 685	196	460 000			235 (183)	988.685					
256	CALETA VALDEZ A EMPALME RUTA 3													
	Emp Ruta 3 - Pta Piramide Pta Delgada			120	50.000			120	50.000					(2) Obras basicas
	Ramal a Punta Norte			70	30 000			70	30.000					(2) " "
	TOTAL RUTA 256			190	80 000			90	80.000					
258	PUERTO MADRYN EL MAITEN SAN CARLOS DE BARILOCHE													
	Acceso Madryn y Pedrero Telsen	17	25 000	30	90 000			47	115.000					(1) y (2) Obras basicas
	Puente s/rio Chico			(20)	20 000			(20)	20.000					
	Puerto Madryn - El Maiten (520 K)			170	260 000			170	260.000					(2) Obras basicas
	El Maiten - El Bolson			30	70 000			30	70.000					(2) " "
	TOTAL RUTA 258	17	25 000	250 (20)	440 000			247 (20)	465 000					
259	EL BOLSON A ESQUEL Y LA FRONTERA													
	Esquel a Rio Corintos, con puentes sobre rios Esquel y Corintos	25 (47)	79 044					45 47)	79.044					(1) Obras basicas
	Rio Corintos a Frontera			30 *	140 000			30 *	140 000					(2) Mejoramiento
	Esquel a El Bolson			120	200 000			120	200 000					(2) Obras basicas
	TOTAL RUTA 259	25 (47)	79 044	120 30 *	340 000			45 30 * (47)	419 044					
262	SUD DE PUERTO MADRYN A EMPALME RUTAS 25 Y 3													
	En toda la ruta	58	30.325					58	30 325					(1) Obras básicas
	TOTAL RUTA 262	58	30.325					58	30.325					
264	GOBERNADOR COSTA A RIO PICO Y FRONTERA													
	Gob Costa - Arroyo Tromenco (40 km)	7	43 233					17	43.233					(1) Obras basicas
	En toda la ruta			75	80 000			73	80 000					(2) " "
	TOTAL RUTA 264	17	43 233	75	80 000			90	123 233					
265	COL S MARTIN A PAMPA DE AGNIA													
	Gob Costa - Colonia San Martin	10 (49)	86 663					10 (49)	86.663					(1) Obras basicas
	Colonia San Martin - Pampa de Agnia (80K)	40	30 078	40	50 000			80	80.078					(1) y (2) Obras basicas
	TOTAL RUTA 265	50 (49)	116 741	40	50 000			90 (49)	166.741					
268	CAMARONES A EMPALME RUTA 3													
	En toda la ruta			70	80 000			70	80 000					(2) Obras basicas
	TOTAL RUTA 268			70	80 000			70	80 000					
270	NUEVA LUBECKA A COLONIA SARMIENTO Y EMPALME RUTA 26 (PARADA Km 163)													
	Canadon de las Pulgas - Col Sarmiento	30	108.669	25	100.000			55	208 669					(1) y (2) Obras basicas
	Col Sarmiento - Parada Km 163	42 (17)	111.779	113	250 000			155 (17)	361.779					(1) y (2) " "
	Nueva Lubecka - Canadon de las Pulgas													
	TOTAL RUTA 270	72 (17)	220 448	138	350.000			210 (17)	570 448					

(CONTINUACION DE LA PAGINA ANTERIOR)

RED NACIONAL – CHUBUT –

PLANES: VIGENTE, DE 10 Y DE 15 AÑOS

RUTA Nº	DESIGNACION	PLAN VIGENTE 1933-55 (1) Km (m)	$	COMPL PLAN 10 años 1936-42 (2) Km (m)	$	COMPL-PLAN 15 años 1943-47 (3) Km (m)	$	PLAN 10 años 1933-42 (4) Km (m)	$	PLAN 15 años 1933-47 (5) Km (m)	$	EJEC CON RECURSOS EXTRAÑOS A LOS DE LA RED NACIONAL (6) Km (m)	$	CLASE DE OBRAS
272	PASO RIO MAYO HACIA LA FRONTERA.													
	En toda la ruta.			100	180.000			100	180.000					(2) Obras basicas
	TOTAL RUTA 272			100	180.000			100	180.000					
273	HUEMULES A EMPALME RUTA 26.													
	Puente s/rio Guenguel y obras en la ruta.	2 (22)	26 807	160	130.000			(22) 62	156 807					(1)(2) " "
	TOTAL RUTA 273	2 (22)	26 807	160	130.000			162 (22)	156 807					
277	COLONIA LAS HERAS A HOLDICH Y EMPALME CON RUTA 26.													
	Paralelo 46° (limite con Santa Cruz) a empalme con ruta 26.			50	20.000			50	20.000					(2) " "
	TOTAL RUTA 277			50	20.000			50	20.000					
	RED COMPLEMENTARIA													
a)	ESQUEL A CHOLILA POR LAGO FUTALAUQUEN.													
	Puente s/rio Percey y accesos	10 (60)	101 107		70.000			(60) 10	171.107					(1) y (2) " "
	Rio Percey - empalme ruta 259			50	150.000			50	150.000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA a)	10 (60)	101 107	50	220.000			(60) 60	321.107					
b)	PUEBLO TREVELIN (PUENTE S/RIO CORINTOS) A TECKA Y EMPALME RUTA 25, POR CORCOVADO.													
	En toda la ruta.			150	170.000			150	170.000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA b)			150	170.000			150	170.000					
c)	GAIMAN-EMPALME RUTA 3.													
	En toda la ruta con puente.			(60) 20	80.000			(60) 20	80.000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA c)			20 (60)	80.000			20 (60)	80.000					
d)	ENSANCHE COLONIA SARMIENTO (EMPALME RUTA 270) A EL COITE Y FRONTERA, POR ARROYO VERDE.													
	En toda la ruta y puente sobre rio Senguer.			(45) 120	220.000			(45) 120	220.000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA d)			120 (45)	220.000			120 (45)	220.000					
e)	COLONIA SARMIENTO A NUEVA LUBECKA POR BUEN PASTO.													
	En toda la ruta.			180	240.000			180	240.000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA e)			180	240.000			180	240.000					
f)	NUEVA LUBECKA A RIO PICO POR APELEG													
	En toda la ruta.			80	110.000			80	110 000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA f)			80	110.000			80	110 000					
g)	PROLONGACION RUTA 268 A EMPALME CON RUTA 25.													
	En toda la ruta.													
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA g)													
h)	PUNTA NINFAS A EMPALME RUTA 3													
	En toda la ruta.	3	9.916					3	9.916					(1) " "
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA h)	3	9.916					3	9.916					
i)	PASO SCHULTZ A LAGO FONTANA Y LA PLATA.													
	En toda la ruta.													
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA i)													
j)	EMPALME RUTA 3 (CAÑADON FERRARIS) A BUEN PASTO, POR COSTA N LAGO COLHUE HUAPI Y PUENTE S/RIO CHICO.													
	En toda la ruta													
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA j)													
k)	PASO RIO MAYO A PUENTE S/RIO SENGUER (EMPALME RUTA 270) EN ENSANCHE COLONIA SARMIENTO.													
	En toda la ruta.													
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA k)													
l)	COLONIA SAN MARTIN A PUERTOS MALASPINA Y VISSER POR LAGUNA DEL MATE.													
	En toda la ruta (350 KM).													
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA l)													
m)	RAWSON A COMODORO RIVADAVIA POR CABO RASO, CAMARONES Y BUSTAMANTE													
	En toda la ruta (400 KM)													
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA m)													
n)	DOLAVON Y TIERRAS SALADAS (COLONIA 28 DE JULIO) A EMPALME RUTA 3.													
	En toda la ruta con puente s/rio Chubut.													
	TOTAL RUTA COMPLEMENTARIA n)													

V°: 5° f. L

(CONTINUACION DE LA PAGINA ANTERIOR)

RED NACIONAL - CHUBUT

PLANES : VIGENTES, DE 10 Y DE 15 AÑOS

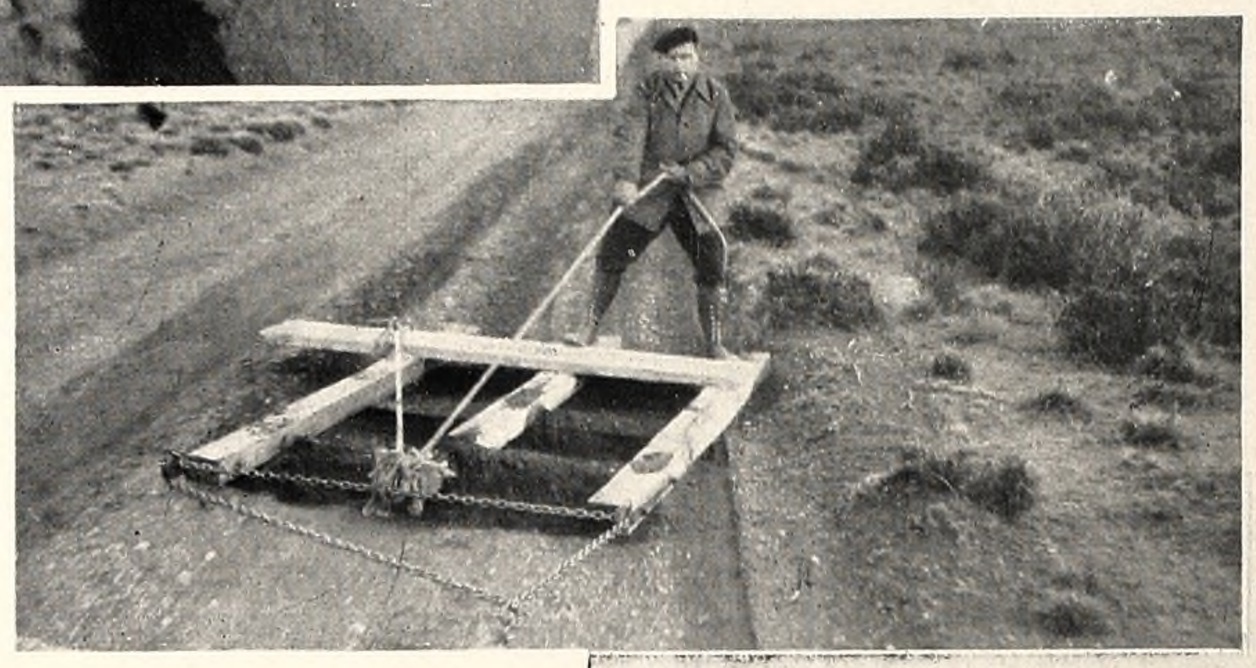
RUTA	DESIGNACION	PLAN VIGENTE COMPL. PLAN 10 AÑOS		COMPL. PLAN 15 AÑOS				PLAN 10 AÑOS		PLAN 15 AÑOS		EJEC. CON RECURSOS EXTRAÑOS A LOS DE LA RED NACIONAL	
		1933-35 (1)		1936-42 (2)		1943-47 (3)		1933-42 (4)		1933-47 (5)		(6)	
Nº		Km. (m)	$	Km. (m)	$	Km. (m)	$	Km. (m)	$	Km. (m)	$	Km. (m)	$
RED COMPLEMENTARIA (o)	Las Plumas a Paso de los Indios por Costa N. del río Chubut.												
	En toda la ruta, con puente s/río Chubut en Paso de los Indios												
	Total ruta complem. (o)												
(p)	Paso de los Indios hacia Gastres												
	En la ruta (170 Km)												
	Total ruta complem. (p)												
(q)	Puente s/río Pescado (empalme ruta 25) a Gualjaina												
	En toda la ruta												
	Total ruta complem. (q)												
(r)	Colancohué (empalme ruta 25) a Gastres												
	Puente s/río Chubut.												
	Total ruta complem. (r)												
(s)	Gangan a Dolavón												
	En toda la ruta												
	Total ruta complem (s)												
(t)	Telsen hacia Aguada Cecilia (Río Negro) hasta paralelo 42° (límite).												
	En toda la ruta												
	Total ruta complem. (t)												
(u)	Pampa de Agnia a Tecka, por Quichauro.												
	En toda la ruta												
	Total ruta complem. (u)												
(v)	Trelew a Rawson por margen N. del río Chubut.												
	En toda la ruta												
	Total ruta complem. (v)												
	IMPREVISTOS		11.591		184.756				196.347				
	TOTALES GENERALES	779 (64) (463)	1.957.244	2367 118* (195)	4.354.756			3146 134* (608)	6.312.000				

Los números (1), (2), (3), (4)..... indican las columnas a que corresponde cada etapa de obras
El asterisco * indica kilometraje de calzada mejorada o pavimentada.
La falta de asterisco significa kilometraje de camino con obras básicas solamente
El parentesis dentro de las columnas (1) al (6) indica longitud de puentes

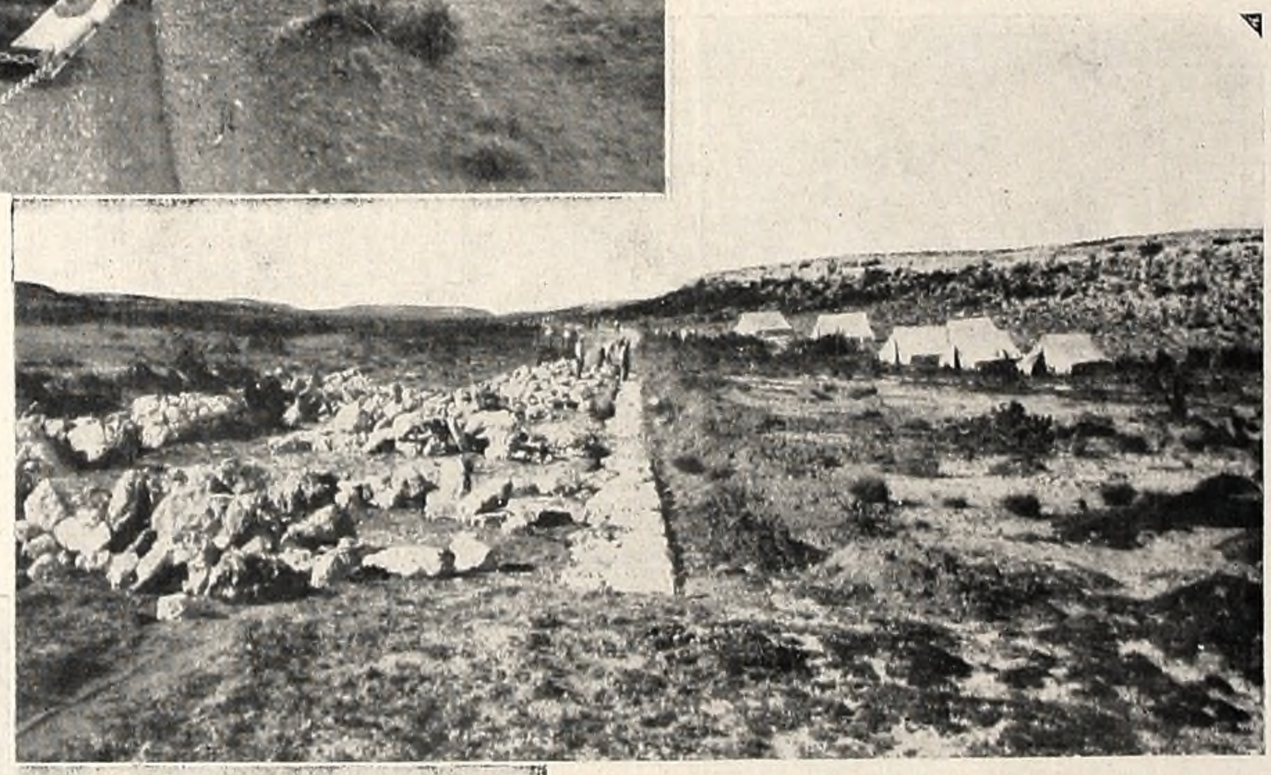
En el Territorio de Santa Cruz



Camino de San Julián a los lagos Belgrano, Posadas y Pueyrredón. Tramo en faldeo.



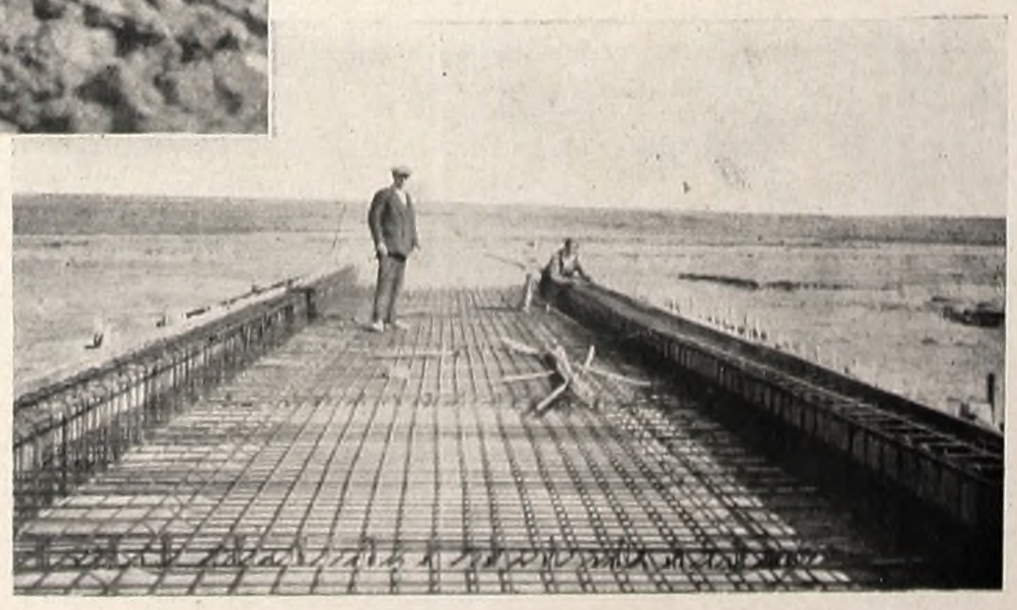
Ruta de San Julián a Río Gallegos. Emparejamiento con rastra construída en la seccional.



Baden de piedra en bajo mallinoso en el camino de Antonio de Biedma a Paso La Construcción.



Estado de conservación del camino que une a Guer-Aike con "El Turbio" en octubre de 1935.



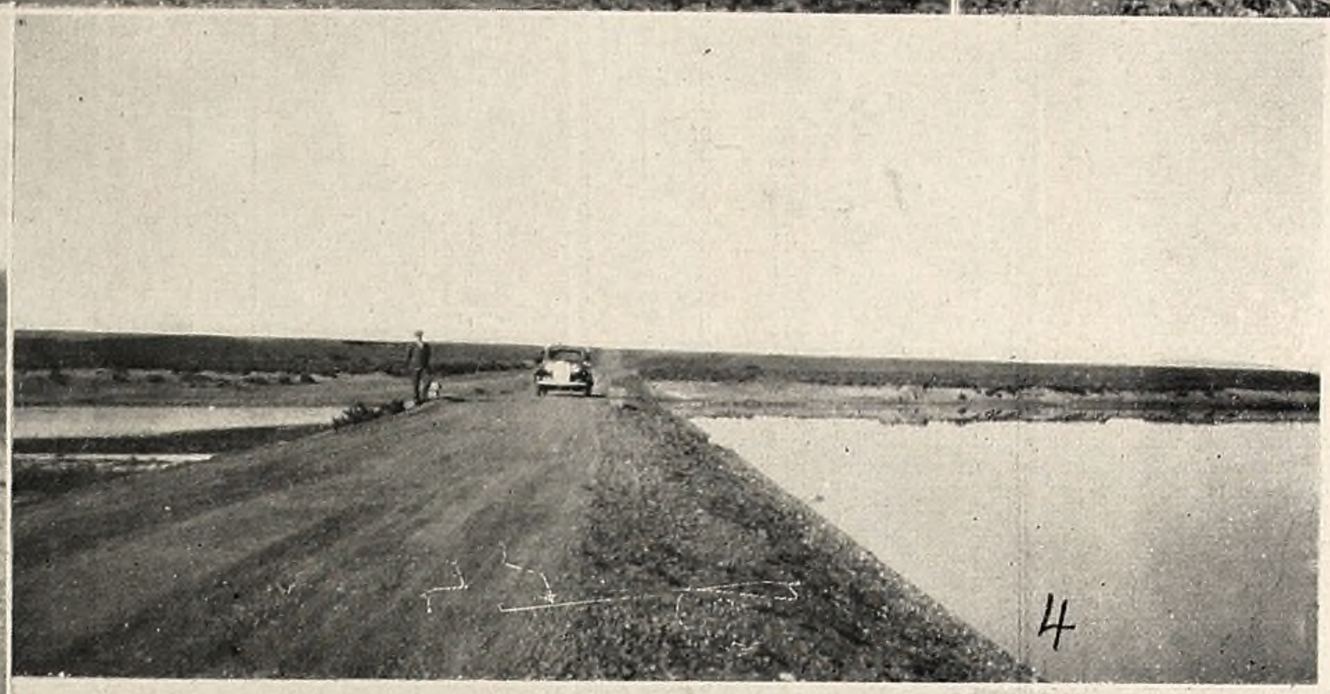
Armadura, losa y vigas del puente de 20 metros de luz construído en el camino Comandante Piedrabuena.

SANTA CRUZ



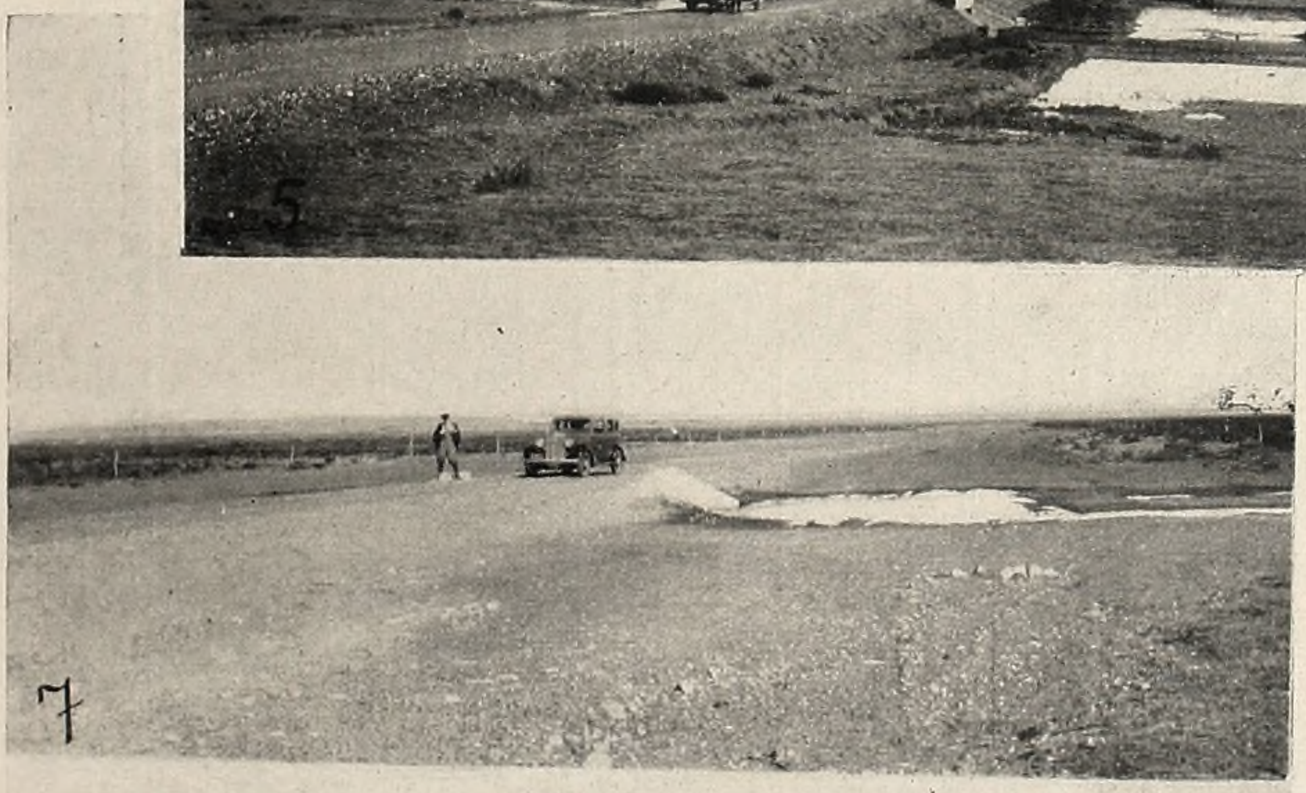














1. - Puente sobre río Chico, entre San Julián y Santa Cruz.

2. - N. Portezuelo, huella típica en la pampa.

3. - Camino de Antonio de Biedma a Puerto Deseado.

4. - Camino de Río Gallegos al Cóndor y Monte Aymond.

5. - Tramo de Río Gallegos a Piedrabuena.

6. - De Fitz Roy a Antonio de Biedma.

7. - Un trecho entre Santa Cruz y Monte León.

8. - Puente entre Puente del Coyle y río Piedrabuena.

Territorio de Santa Cruz

PLANES DE TRABAJOS, VIGENTES, DE 10 Y DE 15 AÑOS.

RED NACIONAL SANTA CRUZ

PLANES : VIGENTE , DE 10 Y DE 15 AÑOS

RUTA	DESIGNACION	PLAN VIGENTE 1933-35 (1)		Compl. PLAN 10 AÑOS 1936-42 (2)		Compl. PLAN 15 AÑOS 1943-47 (3)		PLAN 10 AÑOS 1933-42 (4)		PLAN 15 AÑOS 1933-47 (5)		EJEC. CON RECURSOS EXTRAÑOS A LOS DE LA RED NACIONAL (6)		CLASE DE OBRA
		Km. (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	Km. (m)	$	Km. (m)	$	Km. (m)	$	
Nº 3	BUENOS AIRES-BAHIA BLANCA-VIEDMA — RAWSON-GALLEGOS-USHUAIA —													
	BAHIA DEL FONDO A PUENTE S/RIO DESEADO EN PASO CONSTRUCCION (240 Km.)			100	100000			100	100000					2 Obras básicas
	SAN JULIAN AL N HASTA PUENTE S/RIO DESEADO (240 Km)	77	152074	163	200000			240	352074					(1)y(2) " "
	San Julián - Comandante Piedrabuena (110 Km.)	51	50621	59	50000			110	100621					(1)y(2) " "
	Idem Puente s/rio Chico	(75)	52756					(75)	52756					
	Puente s/rio Santa Cruz			(450)	700000			(450)	700000					
	Comandante Piedrabuena - Puente del Coyle (130 Km)	58	110664					58	110664					(1) " "
	Puente del Coyle - Guer Aike (65 Km)			30	30000			30	30000					(2) " "
	Guer Aike - Rio Gallegos (25 Km)	25	58576					25	58576					(1) " "
	Rio Gallegos - Aymond (60 Km)	1	51637					1	51637					(1) " "
	Puente s/rio Chico próximo á Gallegos	(10)	7154					(10)	7154					
	Bahia del Fondo - Aymond (870 Km)			200	250000			200	250000					(2) " "
	TOTAL RUTA 3	212 (85)	483482	552 (450)	1330000			764 (535)	1813482					
28	SAN JULIAN AL OESTE ——													
	Km. 0 - Km. 24395	24	54205					24	54205					(1) " "
	Km. 24395 - Km 228.000	59	143264					59	143264					(1) " "
	Km 228 - empalme ruta 40 (Km 300)			72	140000			72	140000					(2) " "
	Km 0 a empalme ruta 40			150	200000			150	200000					(2) " "
	TOTAL RUTA 28	83	197469	222	340000			305	537469					
40	CUER AIKE - TECKA - ZAPALA SAN RAFAEL - MENDOZA - SAN JUAN - V. UNION - BELEN S. ANTONIO DE LOS COBRES - HUAYTIQUINA —													
	Guer Aike a rio Bote (220 Km)	83	267552	137	280000			220	547552					(1)y(2) " "
	Rio Bote - Piedra Clavada - Pueblo Nacimiento (450 Km)			100	150000			100	150000					(2) " "
	Pueblo Nacimiento - Paralelo (46° Limite)													
	TOTAL RUTA 40	83	267552	237	430000			320	697552					
276	LOS MONOS A COLONIA LAS HERAS													
	Colonia Las Heras a Km 23,600			40	59894			40	59894					(2) " "
	Km 23,600 a Aguada Los Monos (40 Km)													
	TOTAL RUTA 276			40	59894			40	59894					
277	EMPALME RUTA 28 A COLONIA QUINTANA, PELLEGRINI, LAS HERAS, HOLDICH Y EMPALME RUTA 26.—													
	Empalme ruta 28 - Colonias Quintana y Pellegrini. (180 Km.)													
	Colonias Quintana y Pellegrini a Colonia Las Heras c/puente s/rio Deseado	40 (30)	116618	30	50000			70 (30)	166618					(1)y(2) " "
	Colonia Las Heras - Holdich - empalme Ruta 26 (100 Km)			100	130000			100	130000					(2) " "
	TOTAL RUTA 277	40 (30)	116618	130	180000			170 (30)	296618					
279	FITZ ROY A COLONIA LAS HERAS PUEBLO NACIMIENTO Y FRONTERA													
	Fitz Roy - Colonia Las Heras			140	120000			140	120000					(2) " "
	Las Heras - Lago Buenos Aires (de K 14,829 a Km. 99,770)			85	70000			85	70000					(2) " "
	Las Heras - Lago Buenos Aires de Km 0. a Km 14829 y de Km 99,770 a 166,050)	41	92023	40	70000			81	162023					(1) " "
	Pueblo Nacimiento a El Portezuelo y Frontera			50	80000			50	80000					(2) " "
	TOTAL RUTA 279	41	92023	315	340000			356	432023					
280	BAHIA MAZAREDO A JARAMILLO Y EMPALME RUTA 3 ——													
	Bahia Mazaredo - Jaramillo													
	Jaramillo empalme Ruta 3			40	80000			40	80000					(2) " "
	TOTAL RUTA 280			40	80000			40	80000					
281	ANTONIO DE BIEDMA A PUERTO DESEADO													
	En toda la Ruta			50	50000			50	50000					(2) " "
	TOTAL RUTA 281			50	50000			50	50000					
282	TELLIER A EMPALME RUTA 3 —													
	En toda la Ruta			40	80000			40	80000					(2) " "
	TOTAL RUTA 282			40	80000			40	80000					
284	EMPALME CON RUTA 3 A LAGOS POSADAS Y PUEYRREDON ——													
	Empalme ruta 3 - cruces ruta 40													
	Cruce ruta 40 - Lagos Posadas y Pueyrredon													
	TOTAL RUTA 284													
285	EMPALME RUTA 40 A LAGO BELGRANO													
	En toda la Ruta													
	TOTAL RUTA 285													
	Transporte a la Hoja 2	459 (115)	1.157.144	1626 (450)	2889894			2085 (565)	4047038					

(CONTINUACION DE LA PAGINA ANTERIOR)

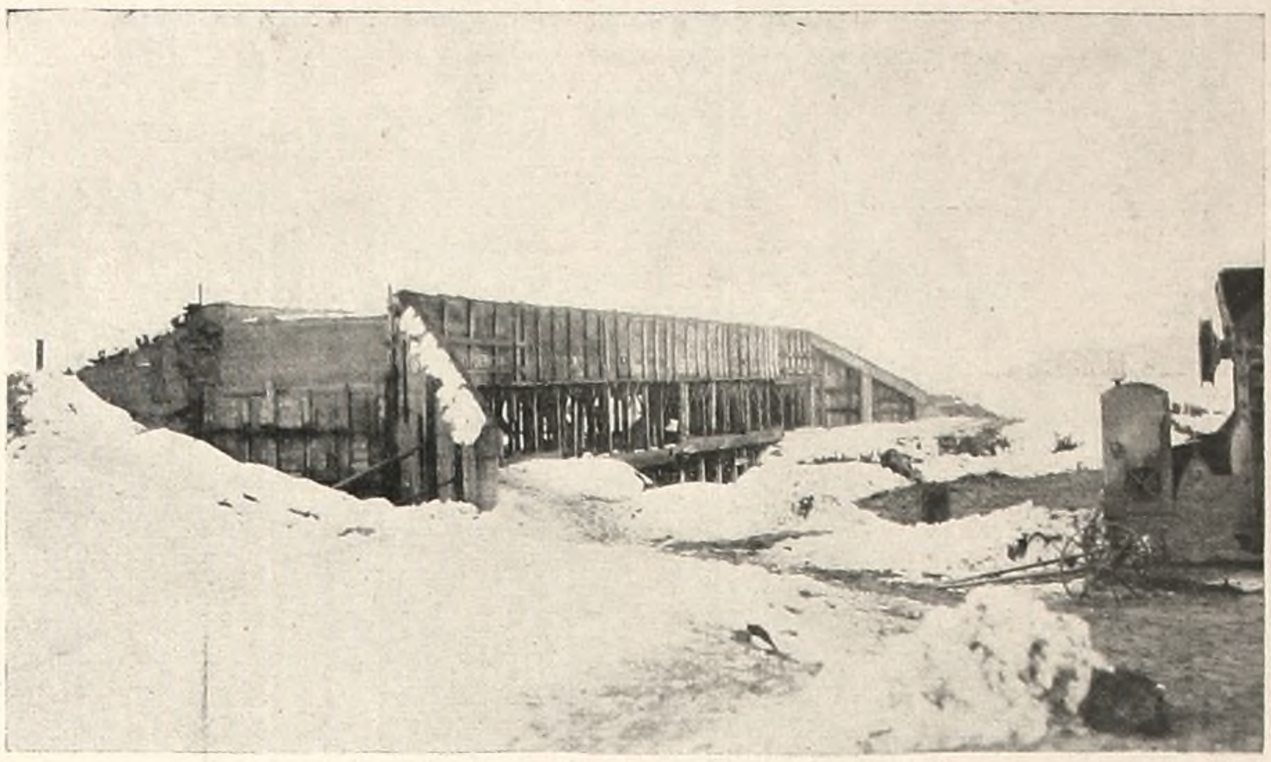
RED NACIONAL SANTA CRUZ

PLANES VIGENTE, DE 10 Y DE 15 AÑOS

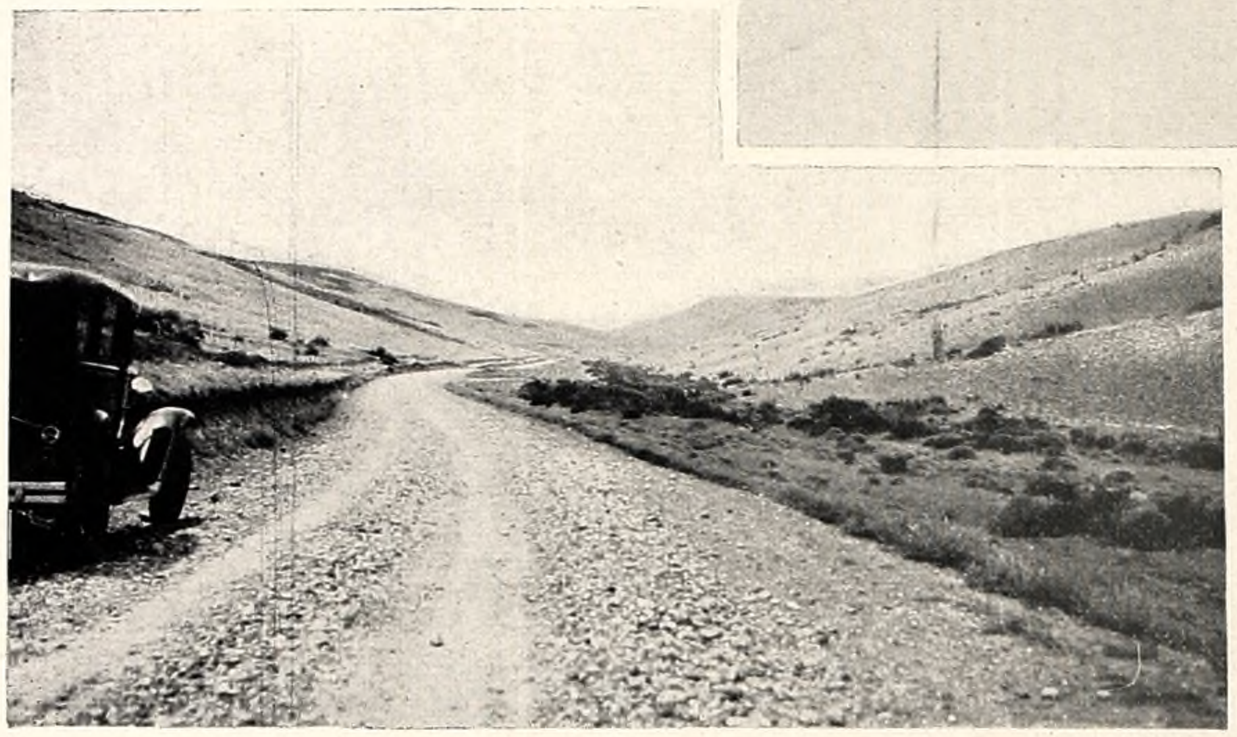
RUTA Nº	DESIGNACION	PLAN VIGENTE 1933-35 (1) Km (m)	$	Compl Plan 10 Años 1936-42 (2) Km (m.)	$	Compl Plan 15 Años 1943-47 (3) Km (m.)	$	PLAN 10 AÑOS 1933-42 (4) Km (m)	$	PLAN 15 AÑOS 1933-47 (5) Km. (m.)	$	EJEC. CON RECURSOS EXTRAÑOS A LOS DE LA RED NACIONAL (6) Km. (m.)	$	CLASE DE OBRA
288	SANTA CRUZ A LAGO SAN MARTIN													
	En la Ruta			270	330000			270	330000					(2) Obras básicas
	Cañadon EL Baile-Mata Amarilla			31 (15)	89897			31 (15)	89897					(2) " "
	Mata Amarilla-Manantial Pelado	37	78874					37	78874					(1) " "
	Accesos al puente s/rio Chalia			3	37376			3	37376					(2) " "
	TOTAL RUTA 288	37	78874	304 (15)	457273			341 (15)	536147					
289	SANTA CRUZ A EMPALME RUTA 3													
	km 0 a Km 16.774	17	48202					17	48202					(1) " "
	Resto de la ruta			23	40000			23	40000					(2) " "
	TOTAL RUTA 289	17	48202	23	40000			40	88202					
290	EMPALME CON RUTA 3 A LAGO ARGENTINO													
	Monte Leon - Cº Fortaleza y Pte s/rio Bote	91 (32)	223793					(32) 91	223793					(1) " "
	Resto de la ruta			190	250000			190	250000					(2) " "
	TOTAL RUTA 290	91 (32)	223793	190	250000			281 (32)	473793					
292	EMPALME CON RUTA 40 A LA ESPERANZA Y CANCHA CARRERAS.													
	En toda la ruta			110	100000			110	100000					(2) " "
	TOTAL RUTA 292			110	100000			110	100000					
293	EMPALME CON RUTA 3 A COMISARIA EL TURBIO Y CANCHA CARRERAS													
	Guer Aike - EL Turbio (210 Km)	79 (10)	150557					(10) 79	150557					(1) " "
	Puente s/rio Gallegos	(70)	124869					70	124869					
	La Laurita - Cancha Carreras			50	100000			50	100000					(2) " "
	En la ruta			100	100000			100	100000					(2) " "
	TOTAL RUTA 293	79 (80)	275426	150	200000			229 (80)	475426					
RED COMPLEMENTARIA 294 a)	LOS MONOS A ESTACION HOLDICH En toda la ruta													
	TOTAL RUTA COMPLEM a)													
b)	PASO LA CONSTRUCCION A BAHIA LAURA Y MATA GRANDE En toda la ruta													
	TOTAL RUTA COMPLEM. b)													
c)	CAÑADON LEON A Pte S/RIO CHALIA En toda la ruta													
	TOTAL RUTA COMPLEM c)													
d)	LAGO CARDIEL A LAGUNA GRANDE Y LAI AIKE En toda la ruta			50	50000			50	50000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEM d)			50	50000			50	50000					
e)	TAPI AIKE AL N.E HASTA EMPALME CON RUTA 40 En toda la ruta													
	TOTAL RUTA COMPLEM e)													
f)	LA ESPERANZA A CERRO FORTALEZA En toda la ruta			30	40000			30	40000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEM f)			30	40000			30	40000					
g)	EMPALME RUTA 3 A Pto COYLE En toda la ruta			10	25000			10	25000					(2) " "
	TOTAL RUTA COMPLEM g)			10	25000			10	25000					
h)	LAS HERAS A CALETA OLIVIA En toda la ruta													
	TOTAL RUTA COMPLEM h)													
	IMPREVISTOS		8.213		147.181				155.394					
	TOTALES GENERALES	683 (227)	1.791652	2493 (465)	4.199.348			3176 (692)	5991.000					

Nota Los números (1),(2),(3),(4) indican las columnas a que corresponde cada etapa de obras
El asterisco * indica kilometraje de calzada mejorada ó pavimentada
La falta de asterisco significa kilometraje de camino con obras básicas solamente.
EL parentesis dentro de las columnas (1)al(6) indica longitud de puentes.

Santa Cruz



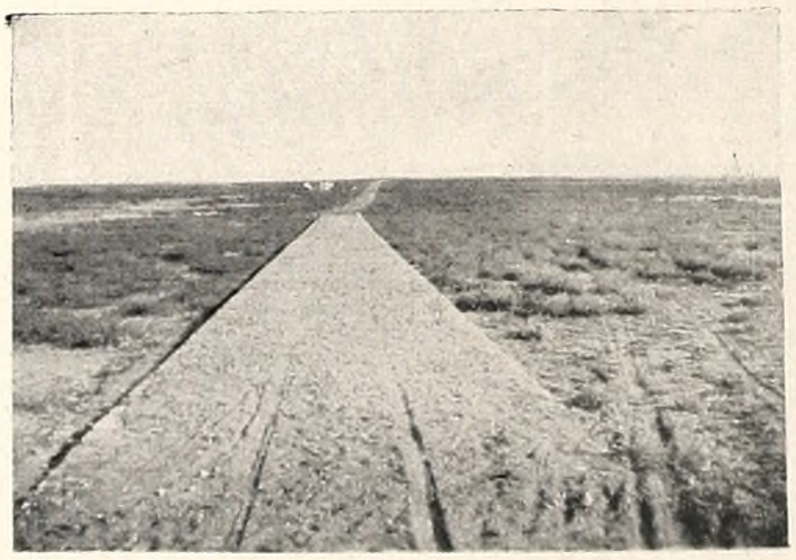
Puente en Piedra Clavada, camino de Santa Cruz a los lagos Viedma y San Martín.



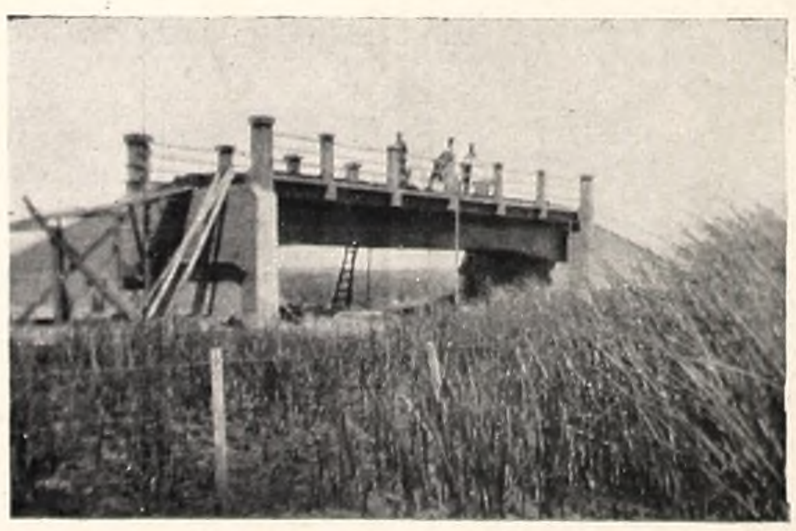
Obras de mejoramiento, con enripiado, en la ruta que corre entre Santa Cruz y los lagos Viedma y San Martín.



Baden de piedra en el camino de Deseado a Antonio de Biedma.



Otro baden de piedra entre Antonio de Biedma y puente sobre el río Deseado.



Puente sobre el río Deseado en la angostura La María.



Construcción de un puente en el camino de Lago Buenos Aires a Colonia Las Heras.

—Obras de Construcción—
Territorio de Santa Cruz

Ruta Nº	Obra	Longitud Kilometros	Presupuesto	Contratista	Observaciones
	Obras de Construcción (Ejecutados y en Ejec.)				
3	Camino de Santa Cruz á San Julian Puente sobre el Rio Chico	0.075	48.769,68	A Simonato	Terminado
3	Camino de Bahia del Fondo á San Julian Rio Gallegos y Aymond. Tramo: Puentes del Coyle - Com.te Piedrabuena Tramo: San Julian - Comandante Piedrabuena	 130 51	 105.394,22 48.210,80	 F.H. Schmidt S.A. y Mallenhauer Friederich	 En Ejecucion En Ejecucion
227	Camino de Los Heros á Quintana y Pellegrini	70	109.943,59	A. Simonato	En Ejecución
279	Camino de Lago Buenos Aires á Colonia Los Heros.	82	86.856,98	A Simonato	En Ejecución
288	Camino de Comandante Piedrabueno á los Lagos San Martin y Viedma. Tramo: Mata Amarillo á Manantial Pelado	37	75.117,91	F.H. Schmidt S.A.	En Ejecucion
289	Camino de Santa Cruz á Com.te Piedrabueno Tramo. Km. 0.00 á Km. 16.774.	16.774	45.906,30	F.H. Schmidt S.A.	Terminado
290	Camino de Monte Leon á los Lagos Argentino y Rico y Puente sobre el Rio Bote	91	213.136,05	F.H. Schmidt S.A	En Ejecucion
		477849	733.335 53		
	Obras de Construccion (Licitados o iniciarse) durante temporada Nov 1936 - Mayo 1937				
3	Camino de Bahia del Fondo a San Julian, Rio Gallegos y Aymond. Tramo: Aymond - Rio Gallegos Tramo: Rio Gallegos - Güer Aike Tramo: San Julian hacia el Norte	 0,489 25 77	 54 971,20 64.494,35 169.239,70	 	 Tramite adjudicacion " " " "
28	Camino de San Julian á los Lagos Pueyrredón Posadas y Belgrano Km. 24.375 Tramo: Km. 24.375 á Km. 228.472	 21.991 59	 38.888,45 162.937,50	 	 Trámite adjudicacion " "
40	Camino de Rio Gallegos al Lago Argentino Tramo: Guer Aike - Rio Bote	83	252.099,06	F.H Schmidt S.A	
276	Camino de Los Heros á la Aguada de los Monos: Tramo: Km 0.930 á Km. 23,600	19,685	18.662,20	C Szlopelis	
288	Camino de Comandante Piedrabueno á los Lagos San Martin y Viedma Tramo: Km. 20,500 á Km. 70,118 Accesos al puente sobre el Rio Chalio	 31 3,421	 100.236,64 41.537,32	 	 Trámite adjudicacion " "
293	Camino de Güer Aike al Turbio	79	143.387,50	F.H. Schmidt S.A.	
		399,586	1.066.453,92		
	Obras de Construcción (Estudiados á Licitarse)				
279	Camino de Colonia Los Heros á Fitz Roy	141	231 824,00		
280	Acceso á Toromillo	14	129.857,00		
282	Camino de Tellier á empalme Ruta Nº 3	50	80.000,00		
288	Tramo: Piedra Clavada - Lago San Martin	87	190.000,00		
290	Empalme Ruta Nº 3 al Lago Argentino	237	250.000,00		
293	Empalme Ruta Nº 3 - Comisaria El Turbio y cancha carreras - Tramo: La Laurita	57	100.000,00		
		586	981.681,00		

RED NACIONAL - TIERRA DEL FUEGO

PLANES VIGENTE, DE 10 AÑOS Y DE 15 AÑOS.

RUTA	DESIGNACION	PLAN VIGENTE 1933-35 (1)		COMPL PLAN 10 AÑOS 1936-42 (2)		COMPL PLAN 15 AÑOS 1943-47 (3)		PLAN 10 AÑOS 1933-42 (4)		PLAN 15 AÑOS 1933-47 (5)		EJEC. CON RECURSOS EXTRAÑOS A LOS DE LA RED NAC (6)		CLASE DE OBRAS
N°		Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	Km (m)	$	
3	BUENOS AIRES BAHIA BLANCA - VIEDMA RAWSON - RIO GALLEGOS - USHUAIA													
	TRAMO RIO COLORADO - PIEDRA BARCO	20	29.699					20	29.699					(1) OBRAS BASICAS
	PIEDRA BARCO - LAGO FAGNANO	74	62.037					74	62.037					(1) OBRAS BASICAS
	LAGO FAGNANO - RIO GRANDE	30	60.000					30	60.000					(1) OBRAS BASICAS
	ACCESO AL PUENTE SOBRE RIO GRANDE	2	65.286					2	65.286					(1) OBRAS BASICAS
	TRAMO RIO GRANDE - CABO ESPIRITU SANTO	47	455.160					47	455.160					(1) OBRAS BASICAS
	PUENTE SOBRE RIO CHICO	(60)	82.357					(60)	82.357					(1) PUENTE DE H.A. 3 TRAMOS DE 20 M
	TOTALES RUTA	173 (60)	454.539					173 (60)	454.539					
COMPL	EMPALME RUTA 3 A CABO SAN PABLO													
	EN TODA LA RUTA													
	TOTALES RUTA COMPLEMENT													
	IMPREVISTOS:		1.645		50.816				52.461					
	TOTALES GENERALES	173 (60)	456.184		50.816			173 (60)	507.000					

LOS NUMEROS (1) (2) (3) (4) INDICAN LAS COLUMNAS A QUE CORRESPONDE CADA ETAPA DE OBRAS.
EL ASTERISCO * INDICA KILOMETRAJE DE CALZADA MEJORADA O PAVIMENTADA
LA FALTA DE ASTERISCO SIGNIFICA KILOMETRAJE DE CAMINO CON OBRAS BASICAS SOLAMENTE
EL PARENTESIS DENTRO DE LAS COLUMNAS (5) AL (6) INDICA LA LONGITUD DE PUENTES

LEY N° 11.658 (RED NACIONAL). — OBRAS EN EJECUCION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1935

RESUMEN

Nº	DESIGNACION DE LA OBRA	Suma autorizada	Tipo de calzada y kilomet.			Tipo de puente y m/luz		
			Superior	Mejorada	Tierra	H. A.	Madera	Metálico
1	Capital Federal	3.352.556.20	—	—	—	—	—	1 c/173,00
45	Buenos Aires	32.754.863.88	624,161	5,000	878,476	94 c/1.913,00	—	—
16	Santa Fe	18.696.568.24	305,716	—	188,844	26 c/894,45	—	6 c/331,80
3	La Rioja	543.289.75	—	69,406	107,618	15 c/110,50	—	—
15	Córdoba	12.842.972.83	292,579	90,286	127,235	26 c/290,00	—	—
4	San Juan	1.155.532.89	20,000	24,725	146,557	—	—	1 c/253,00
9	Entre Ríos	2.102.264.38	6,443	12,095	40,446	27 c/725,00	—	2 c/168,23
5	Corrientes	785.797.86	—	—	70,003	8 c/530,90	—	—
4	Jujuy	780.013.19	—	29,766	35,328	9 c/538,70	—	—
14	Salta	1.233.456.03	—	102,084	102,720	8 c/260,00	27 c/168,00	2 c/ 66,00
1	Catamarca	91.003.08	—	2,203	3,089	4 c/ 87,00	—	—
3	San Luis	618.489.23	—	48,684	48,432	27 c/ 61,00	—	—
10	Tucumán	1.621.676.86	—	83,803	15,060	16 c/832,45	—	—
7	Mendoza	2.380.172.54	46,550	161,933	57,936	15 c/ 73,00	—	—
4	Santiago del Estero	1.343.555.63	3,297	83,371	54,371	1 c/ 10,00	—	—
3	La Pampa	381.535.67	—	—	261,875	—	—	—
1	Los Andes	63.967.05	—	—	4,402	1 c/ 5,00	—	—
3	Tierra del Fuego	302.801.88	—	—	49,363	1 c/ 60,00	4 c/ 25,00	—
8	Chubut	721.384.39	—	35,865	141,798	17 c/236,00	—	—
6	Río Negro	452.241.03	—	83,030	614,897	—	—	—
5	Santa Cruz	420.246.71	—	21,533	206,192	5 c/150,00	—	—
6	Neuquén	1.437.426.71	—	5,537	234,196	3 c/549,40	8 c/211,20	—
6	Chaco	495.244.81	—	—	318,096	10 c/153,20	—	—
179	Totales	84.577.060.84	1.298,746	859,321	3.706,934	303c/7.326,40	49 c/557,40	12 c/992,03

Tierra del Fuego



















1. Puente colgante sobre el río Grande, construído por la S. A. Menéndez Behety; 2. — Picada en construcción en el camino de Ushuaia al lago Fagnano; 3. — Otra picada en plena selva, en la misma ruta; 4. — Camino entre Ushuaia y Monte Olivia; 5. — Caballo hundido en un turbal en el corazón de un bosque fueguino, durante un viaje de reconocimiento; 6. — Obras de acceso al puente sobre el río Grande; 7. — Viaje a caballo de exploración del camino de Ushuaia al lago Fagnano. El jefe de la División Patagonia, Ing. Jaacks Ballester, (centro) con personal de la Policía del Terirtorio; 8. — Un tramo en construcción de ese mismo camino; 9. — Puente sobre el río Chico, en el camino de Río Grande a Cabo Spíritu Santo.

Obras de Conservación y Mejoramiento en Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego

OBRAS DE CONSERVACION Y MEJORAMIENTO EN LA PATAGONIA

1o. Enero 1935-30 Junio 1936 — CONSERVACION — MEJORAMIENTO

Ruta	Designacion	Long. Km.	Inversión m$n	Long. Km.	Importes Terminadas o en ejec.	Importes Proyectadas a ejecutar
3	Aº Verde-Rawson-Rio Gallegos-Ushua.					
	Aº Verde-Bahía del Fondo (Chubut)	798	67.763.-	289	25.391.05	14.366.55
	B.del Fondo-El Condor (Sta. Cruz)	410	62.879.-	128	15.590.85	102.175.--
	S. Spiritu-Ushuaía (T.del Fuego)	330	10.307.-	106	91.736.--	11.732.--
25	Rawson al Oeste (Chubut).....	40	1.010.-	-	-	-
26	C. Rivadavia al Oeste (Chubut)...	188	8.741.-	123	-	31.062.70
28	S. Julian a Lgs. Belgrano, Posadas y Pueyrredon (Sta. Cruz).....	131	14.367.-	-	-	-
40	Guer Aike-Bote-P.Nacimiento-Par.46-Rio Mayo-Tecka-El Maiten.					
	Guer Aike-Paralelo 46 (Sta. Cruz)	172	10.669.-	90	-	49.501.--
	Paralelo 46-El Maiten (Chubut)	460	15.249.-	62	77.400.--	77.205.--
256	Pto. Pirámides-Empalme Ruta 3	-	-	78	20.262.62	-
259	El Polson-S.C. de Bariloche (Chubut	30	8.161.-	23	-	15.709.--
262	C.Trelew-Pto. Madryn (Chubut).....	58	3.000.-	-	-	-
264	Gob. Costa-Rio Pico y Frontera.....					
270	Nva. Lubecka-C.Sarmiento y Empalme Ruta 26.....	280	5.000.-			
272	P.Rio Mayo hacia Frontera (Chubut)					
276	Los Monos a Col. Las Heras.....			67		7.751.--
277	Las Heras a Holdich y Emp. Ruta 26					
279	Fitz Roy-Col.Las Heras-P.Nacimiento			27	6.363.91	15.892.--
281	A.de Biedma-Pto.Deseado.....	55	7.600.-	-	13.445.--	-
288	S. Cruz a La Rayada.....	361	31.771.-	-	6.682.--	-
289	S. Cruz a Empalme Ruta 3.....	-	-	7	-	3.072.--
290	Empalme Ruta 3 a Lago Buenos Aires	95	11.398.-	-	-	-
292	Empalme Ruta 40 a C.Carreras.....	22	10.966.-	-	-	-
293	Guer aike hacia Puerto Natal.....	103	12.649.-	-	-	-
R/C	P. Rio Mayo-Rio Senguer.....	-	-	28	-	14.205.--
R/C	Rio Gallegos-Central Radio Comunicación (Santa Cruz).....	-	-	4	-	3.376.--



Después de la Esquila



USE FLUIDO DE



COOPER

Si a Vd. le Satisface el Mejor Use "COOPER"

COOPER PRODUCT

Unicos importadores y distribuidores:

William Cooper & Nephews (S. América) Ltd.

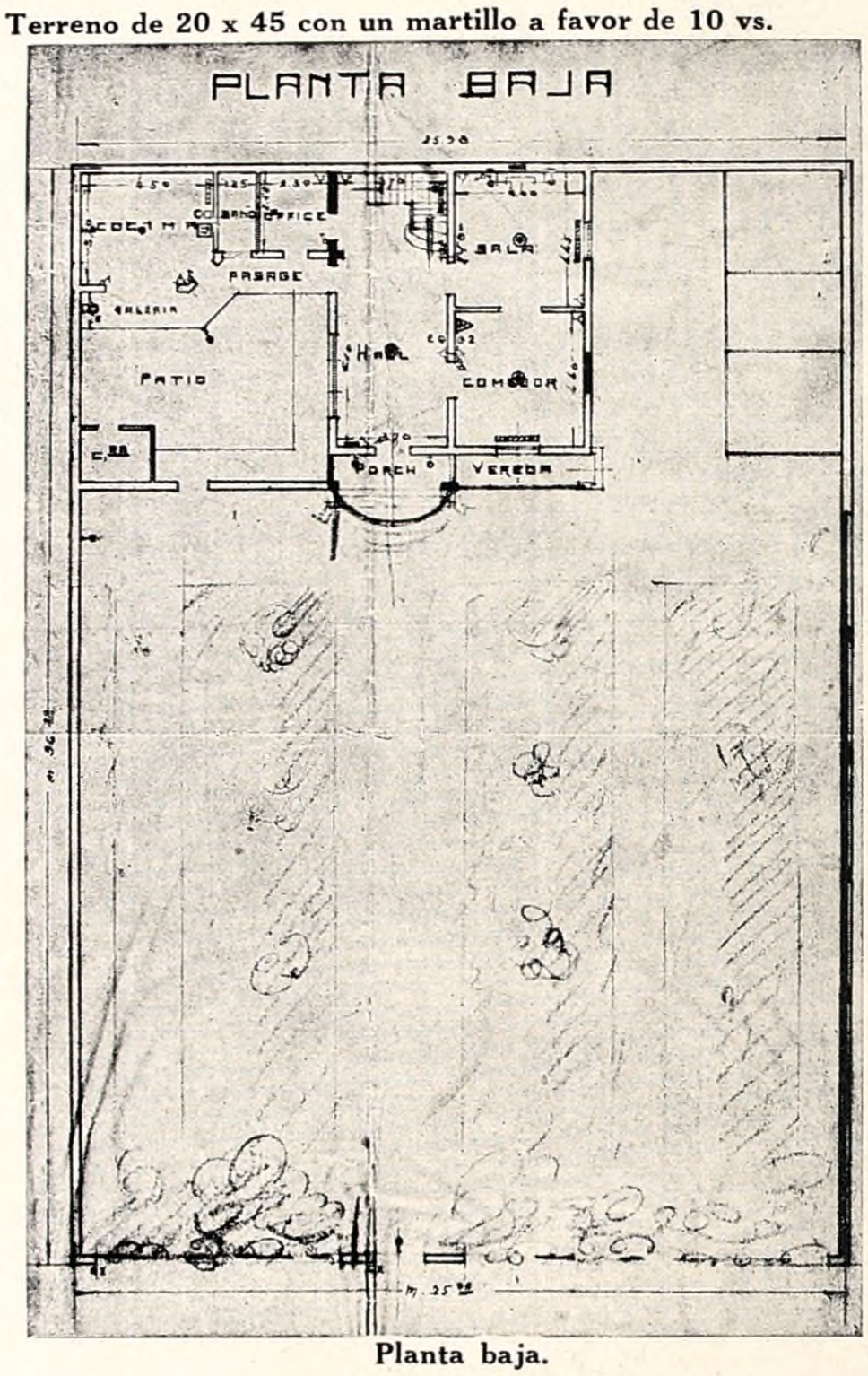
Sociedad Anónima Importadora y Comercial

25 de MAYO 489 BUENOS AIRES

Una Gran Oportunidad Para los estancieros de la Patagonia que Deseen Instalar Casa en Buenos Aires

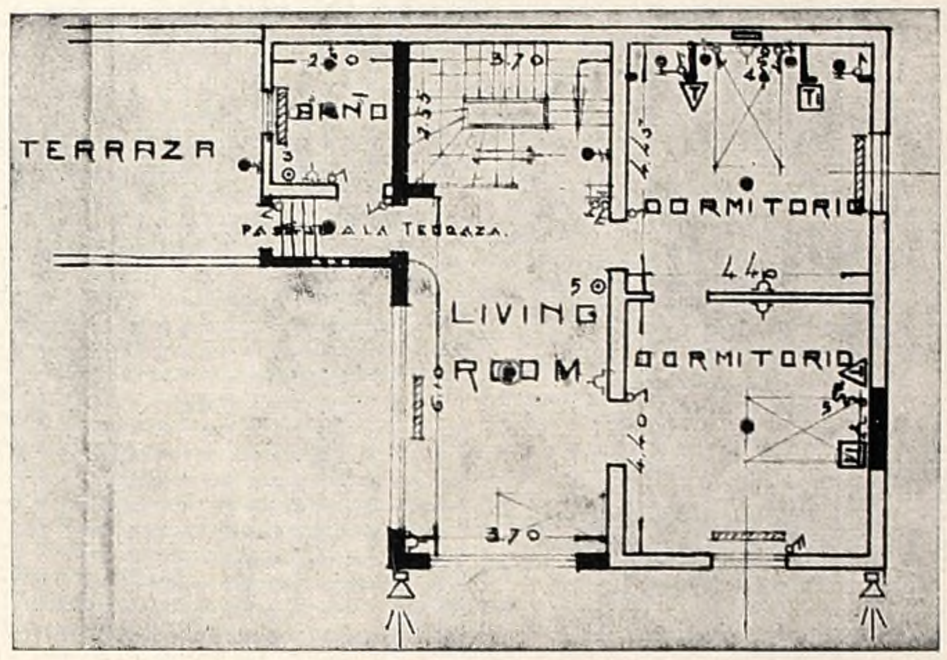
Casa en Saavedra se vende en condiciones altamente ventajosas

Terreno de 20 x 45 con un martillo a favor de 10 vs.

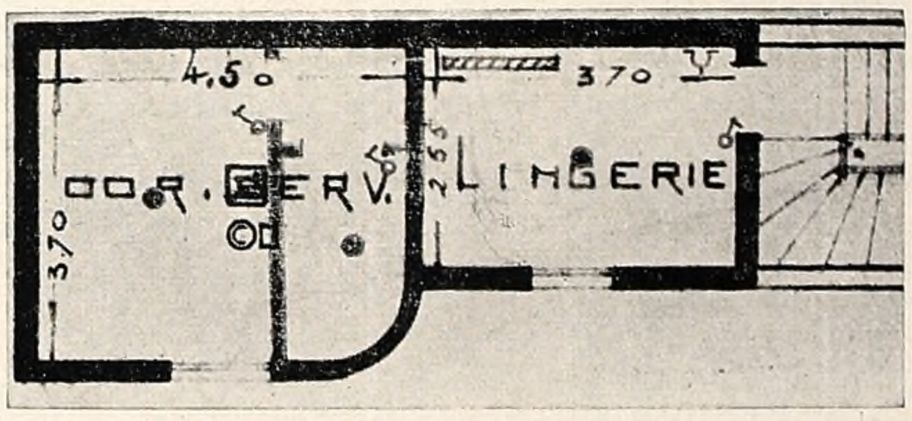


Planta baja.

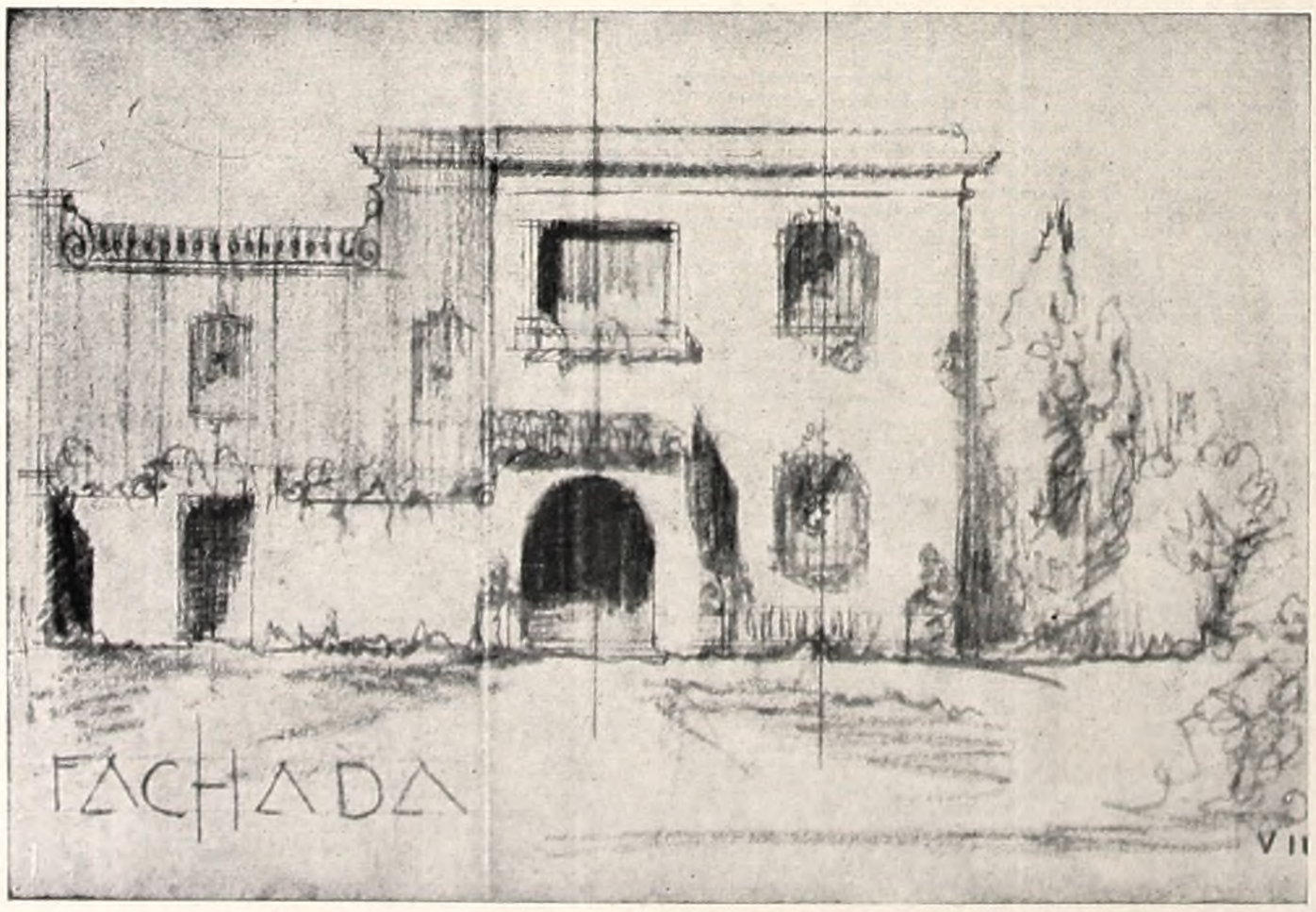
Los interesados deben dirigirse a la Dirección de esta Revista



Piso alto.



Entrepiso.



Perspectiva de la casa calle Deheza 2350, en esta capital.

COMODIDADES

PLANTA BAJA

- Hall
- Comedor
- Living con estufa
- Office
- Cocina
- Patio
- Baulera

ENTREPISO

- 2 habitaciones chicas
- 1 baño

PISO ALTO

- Hall
- 2 dormitorios grandes
- Baño
- Terraza
- Lavadero

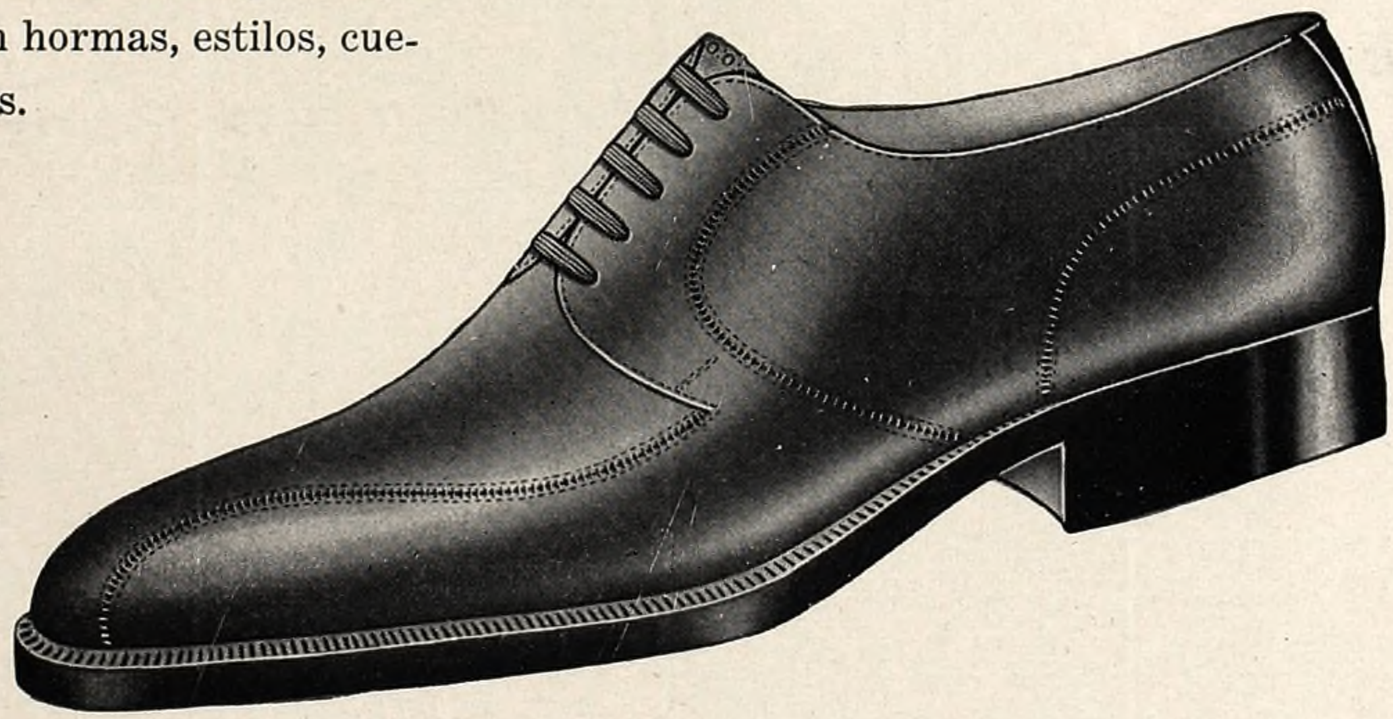
Teléfono interno, Placards, Instalación de supergas, Pinturas al óleo en todos los ambientes.

Para Público Calificado:

Ostende!

El calzado "Ostende", por su gran presentación es idéntico al más soberbio modelo de confección a mano. Y es que, en la fabricación del "Ostende", los detalles más importantes de su confección, así como su primoroso acabado, son ejecutados totalmente a mano.

Vea Vd. los espléndidos modelos para la actual temporada. Honestamente, creemos presentar un conjunto de valores únicos en hormas, estilos, cueros y tonalidades.



33 años consagrados a la industria del calzado en pos de la supremacía.

BERMOLEN Hnos.

FABRICANTES DE CALZADO FINO PARA CABALLEROS

Fábrica y Escritorio: PICHINCHA 1548-1568-U.T.1861-3259

FUME CIGARRILLOS

POUR LA NOBLESSE

MAXIMOS



30 cts.

Máximos por su calidad y por su tamaño.



La Gran Cerveza
Argentina para
la **Patagonia.**

Representante: F. VILLAMIL

ZAPATILLAS "LANGOSTA"

No basta pedir "Langosta"
Es necesario exigir la marca
En la suela de cada zapatilla.

Se venden en toda la Patagonia

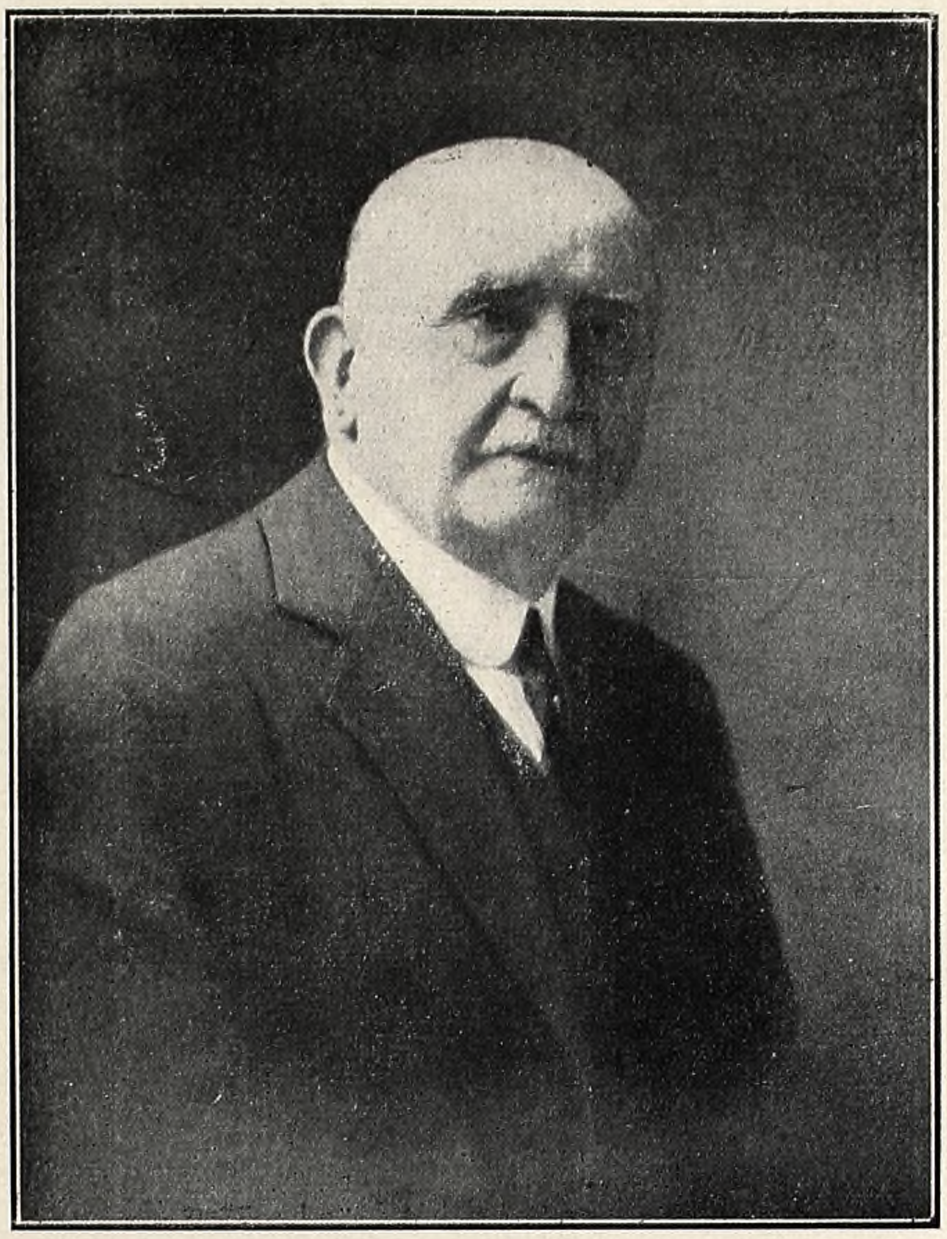
Pa que te acordés!

ésta es la marca que
quiero siempre



ZAPATILLAS "LANGOSTA"

Las encontrarán en todas las sucursales de la S. A. Import. y Exp. de la Patagonia y en todas las casas serias de la República.



Don Ciriaco Morea

A bordo del "Cap Arcona", en el que regresaba al país después de permanecer una corta temporada en su patria —España—, falleció, víctima de breve dolencia, don Ciriaco Morea, conocida y prestigiosa figura de nuestros círculos financieros y económicos.

Llegado a la Argentina en el siglo pasado, puso al servicio de una actividad noble todos sus entusiasmos bajo el resguardo de su espíritu de sacrificio, alcanzando el éxito a que además lo hacían merecedor su rectitud e inteligencia.

Desde el año 1918, *es decir, desde la iniciación de sus operaciones en Buenos Aires, pertenecía al Directorio de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, en el desempeño de cuyo cargo destacó las excepcionales condiciones de hombre de negocios que poseía, haciendo así honor a las sucesivas reelecciones.*

La llegada de sus restos y la inhumación de los mismos en el cementerio de la Recoleta, dió lugar a elocuentes demostraciones de pesar, a los que se asociaron el Directorio y el personal de la Sociedad.

El Monumento Nacional al General Julio A. Roca

Contribución de la S. A. Menéndez Behety

Consideramos oportuno reproducir a continuación las notas que la Comisión Nacional Monumento al General Roca, creada por Ley 12.167, ha dirigido a la S. A. Menéndez Behety, acerca de su contribución al proyectado homenaje.

De dos años a esta fecha, no nos es posible aludir, en cualquier sentido, al general Roca, sin recordar el número extraordinario que dedicáramos a su memoria.

Alto honor es para nosotros habernos anticipado, con la aparición de aquel número, a los grandes homenajes que se preparan al ilustre hombre público desaparecido, y ello con tanta más razón aún, cuanto que tenemos la más absoluta certeza, por las evidentes comprobaciones obtenidas, de que aquella edición, después de poner de actualidad la figura del eminente repúblico y la perpetuación de su memoria, resultó de utilidad para la preparación y ejecución de ese acto de reconocimiento nacional por sus extraordinarios servicios prestados al país.

Por tanto, al dar a conocer la contribución de cinco mil pesos acordada por la S. A. Menéndez Behety, trascribimos las notas de referencia, cuyo texto dice así:

Nota Nº 6302 M. R.

"Señor Presidente de la Sociedad Anónima Argentina Menéndez Behety. — Avenida R. Sáenz Peña. — Ciudad.

"Oportunamente esta Comisión Nacional se dirigió a esa Institución solicitándole la adhesión de la misma, la que le fué brindada en forma entusiasta y patriótica.

"Autorizada esta Comisión Nacional por decreto del P. E. de fecha de septiembre p. pdo., para requerir contribuciones, me dirijo al Sr. Presidente solicitándole el apoyo de esa entidad, como así también se invite a los socios que simpaticen con esta obra patriótica, a colaborar en la acción de homenaje que todos estamos empeñados en realizar.

"La obra del teniente general Roca, tanto en el orden militar como en el orden civil, se ha caracterizado por su trascendencia en beneficio de la Nación. Su acción en las luchas internas, la expedición al Desierto, la firma de los tratados con Chile y Brasil que consolidaron las relaciones internacionales de América, la Ley de Educación Común, la estabilidad de la Moneda, la creación de la Municipalidad, las Obras Sanitarias, el Puerto de Buenos Aires, la Ley de Enrolamiento, son páginas que robustecen ante la opinión del presente y del futuro, la acción del militar y del gobernante.

"Aspiramos a que el homenaje sancionado por el H. Congreso de la Nación al dictar la Ley 12.167, esté auspiciado por todo el pueblo argentino y, muy especialmente por los centros representativos de las distintas actividades sociales, culturales y deportivas de esta Capital y de toda la República.

"En la seguridad de que esta invitación a los sentimientos patrióticos del Sr. Presidente y demás miembros de la Comisión encontrará la mayor acogida, salúdole con mi consideración más distinguida.

"(Firmado): DOMECQ GARCIA. — BARTOLOME GALINDEZ, secretario."

Nota Nº 7357 M. R.

Buenos Aires, 13 de agosto de 1936.

"Señores C. Menéndez Behety y Hnos. — Rodríguez Peña 1660. — Ciudad.

"Teniendo en cuenta los términos de su entusiasta adhesión a la obra de homenaje al teniente general Julio A. Roca, que enviaran oportunamente a esta Comisión Nacional; la feliz circunstancia de que su señor padre fuera amigo del ilustre estadista y militar, que tantos y tan grandes servicios prestó a la Nación con su acción múltiple, especialmente con la Expedición al Desierto, que permitió conquistar para la civilización una considerable extensión del suelo patrio que fuera otrora escenario del malón del indio salvaje e indómito; expedición, cuyos beneficios nadie mejor que su padre y Vds. han podido y pueden valorar debidamente, por su condición de propulsores del progreso de aquellas tierras del lejano Sur, convertidas hoy en una rica e inmensa región productora del país, merced al esfuerzo tesonero de sus pobladores; me permito solicitar su patriótica contribución para honrar dignamente la memoria del esclarecido hombre público y soldado.

"Al respecto, cúmpleme informar a Vds. que, además del monumento que será erigido en la Diagonal Julio A. Roca de esta Capital y de otros actos de homenaje que se preparan, esta Comisión Nacional ha resuelto levantar un monumento recordatorio de la Campaña al Desierto en la Patagonia, para el cual se ha solicitado el concurso de todas las subcomisiones, pues se desea que el homenaje que comportará la erección de este monumento sea producto del esfuerzo de todos los habitantes del país.

"(Firmado): ALMIRANTE MANUEL DOMECQ GARCIA, presidente. — BARTOLOME GALINDEZ, secretario."

"Buenos Aires, 9 de septiembre de 1936.

"Señor Presidente de la Soc. Anón. Gan. Argentina Menéndez Behety. — Don Alejandro Menéndez Behety. — Av. R. Sáenz Peña 547. — Ciudad.

"Tengo el agrado de dirigirme al señor presidente, acusando recibo a su atenta carta de fecha 8 del corriente mes de septiembre, por la cual ha tenido a bien comunicar que en la última reunión celebrada por el Directorio de la Sociedad de su digna presidencia fué tomada en consideración la nota de esta Comisión del 13 de agosto ppdo., en cuya ocasión —agrega— ha sido especialmente grato rememorar los hechos históricos relacionados con la acción fecunda, en todas las actividades nacionales, del teniente general Julio A. Roca. Manifiesta el señor presidente, asimismo, que esa Sociedad considera de su deber rendir siempre un homenaje de admiración y de respeto a la memoria del ilustre estadista y militar, cuya visita histórica al Estrecho de Magallanes, donde selló los pactos de paz y amistad con Chile, dió inmensos beneficios a la Patagonia y Tierra del Fuego.

"Acuso recibo, además, de un cheque por la suma de cinco mil pesos moneda nacional ($ 5.000 m|n.), con que esa Sociedad ha resuelto contribuír para el monumento que se levantará para perpetuar la memoria del esclarecido patricio que mantuviera una grande y cordial amistad con vuestro señor padre.

"En nombre de la Comisión que me honro en presidir y en el mío propio, mucho agradezco la importante y patriótica contribución de esa Sociedad.

"Saludo al señor Presidente con mi consideración distinguida.

"(Firmado): ALMIRANTE MANUEL DOMECQ GARCIA, presidente. — BARTOLOME GALINDEZ, secretario."

EL CAMINO DEL TELEGRAFO

Por

CARLOS BORGIALLI

Quienes no conocieron la Patagonia en las postrimerías del siglo pasado y al comienzo del presente, por más que mediten no podrán formarse una idea de las penurias soportadas por los trazadores de huellas en esas fabulosas distancias que hay del mar a las montañas. Todo lo que se diga de tamaña lucha agotadora y vencedora de los obstáculos que se oponían al propósito de abrir paso en los valles andinos, creo que siempre resultaría una aproximación borrosa de la realidad.

En esas épocas sólo existían los senderos de la caballería tehuelche, y los rastros de las audaces expediciones que veíamos partir de vez en cuando, a reconocer si por aquellas misteriosas regiones, tan atrapadoras de hombres andariegos, existían "retazos" aptos para poblar.

Luego, buscando en lo posible de esquivar los lugares accidentados, y señalados los vados de ríos y arroyos, en fatigosas jornadas, legua tras legua, avanzó chirriando la *vetusta carreta*, desalojada hoy por el potente camión. Mas, abriendo huella por esos terribles desfiladeros, donde el automóvil marcha hoy seguro y veloz, algunos vanguardistas perecieron apretados debajo del *carro* que volcaba a la menor imprudencia del conductor. Pero, merced a *éste y a aquélla*, pronto la Patagonia vióse "tajeada" por una amplia red de caminos, "guiadores" de los que muy luego se plantaron en las pampas intermedias, azotadas de continuo por esos locos vientos de un frío brutal.

Y así fué como, por este esfuerzo inicial y heroico, nuestro pioner, siempre animado de férrea voluntad, "empujando la huella hacia adelante", el desierto ganó.

Escritas estas cuatro líneas evocadoras de don José Montes y de don Eugenio Fernández, trazadores de la huella desde Chile, y símbolos vivientes de los que llegaran al Gallegos cuando el pueblo no existía; del capitán de fragata Agustín del Castillo, marino gaucho que en 1888 abriera camino hasta esas serranías luego bautizadas con su nombre; del explorador y poblador capitán Eberhardt, que empujara el mismo hasta el seno de 'Ultima Esperanza"; Contreras, José y Manuel Fernández, Pello, Galarza, Isolabella, hasta las "Cordilleras Chicas"; de los Clarck, Edmundo Doré, Magán, Celestino Bousquet; de los Rodiño, Larrandart, Hospitaleche, Luciano Carrera, que realizaran la hazaña de "meter" los primeros vehículos por esas "gargantas" que desde la altiplanicie se adentran al valle del Lago Argentino, cuando en esos ricos campos sólo pastaban un puñado de ovejas y cuatro mil vacunos que allí metiera don Ernesto Cattle; el alemán Yorck, Piaget, Bonvalot, Gorch, Albertson, Ramstrong, Wynant, Madsen, el conde Liniers y Fougeres, que se plantaron sobre el Lago Viedma y río Leona; de don Santiago Franck, Lively, Redbone, Barón La Caze, Giles, Reewe, sobre el lago Tar y San Martín; de don Mauricio Braun, que mandó apartar piedra tras piedra a puro pico y barreta, abriendo huella por esas dantescas serranías y hondonadas de "Cancha Rayada", tan tragadoras de dinerales y de sacrificios inigualables para los pujantes que las ganaron, y luego las perdieron; de los que se han metido a través de esos campos baguales del Cardiel; y Cormack, De Peyrelongue, von Heinz, duque de Reille, D. Cayetano Cornet D'Hunval, Hamann, Pello, Pourteau, Fraser, Hnos. Lewis y Patterson, Peter Bedatou, y los Aguirre y Romberg, y tantos otros imposible de nombrar a tiempo, pero que hemos de ir recordando en cada aniversario del "Mes del Camino"; trazadores todos, cual verdaderos romanos, de tantos y tantos kilometrajes camineros sobre las dilatadas pampas del territorio de Santa Cruz; vamos a iniciarnos contando algo de quien delineó la ruta más larga del mundo, puesto que, partiendo del Río Negro con la tropa más fantástica que cruzara por nuestras tierras, no paró hasta hundir los rodados en el estrecho del gran Magallanes, cerca de aquel paraje donde Pedro Sarmiento de Gamboa fundó la desventurada 'Ciudad de Jesús".

Se trata del *Camino del Telégrafo* —así lo llamamos allá— tramo que mandó tender "ad infinitum" el teniente general Julio Argentino Roca, para que de una vez terminara ese brutal aislamiento que sufrían los que fueron a ganar la Patagonia para la civilización.

Nervio y alma de esta ardua empresa fué el ingeniero don José Olivera, el inspector y jefe constructor de "líneas" de más bravura y más capacitado, que anduvo y desanduvo por nuestras estepas, plantando millares y millares de palmas, y tendiendo millones y millones de me-

tros de alambre, hasta ligar con el mundo aquel romántico cabo de "Las Once Mil Vírgenes", situado en la punta más meridional del continente americano.

ARGENTINA AUSTRAL no podría haber conmemorado el "Día del Camino", distribuyendo este "Número" dedicado a la repartición gastadora de ingentes sumas en magníficas carreteras, sin reservar espacio al relato del "Camino del Telégrafo", con prólogo evocador de los precursores de la huella patagónica, cuya obra caminera, con tan justificado orgullo, siempre exaltamos en la costa sud.

* * *

—"No bien el teniente general Roca volvió de su memorable viaje al estrecho" — se inició narrándonos, con toda vivacidad, aunque ya tenga vividos 72 años, D. José Olivera — "la primer empresa que decretó entre las tantas dispuestas en bien de aquellas regiones, valiéndole el reconocimiento unánime de los pobladores, fué la construcción del telégrafo, que se realizó con una rapidez tal, llamando poderosamente la atención del país. Los pioners que aun viven allá han de recordar el principal motivo que la impulsó. Se trataba de tender la línea antes de la llegada del perito inglés, con el propósito de facilitar de la mejor manera posible su noble misión, en el laudo definitivo sobre los confines a lo largo de la nación hermana. Fuí designado estando sobre el tramo de Paso de Indios a Chosmalal. Las instrucciones fueron en primer término: de iniciar los trabajos con celeridad, sin mirar las economías l prosiguiéndolos sin descanso, hasta plantar la última oficina en Cabo Vírgenes.

"En aquella época la Patagonia era para mí desconocida, con la impresión de aridez y despoblación, porque a alguien se le había dado en llamarla "tierra del diablo". Bajé inmediatamente a Patagones con el fin de recibirme del personal, vehículos y materiales. Munido de un plano levantado por el capitán de fragata Eugenio Lerroux, marino que por disposición del ingeniero Luiggi, ya en 1896-98 efectuara el estudio para construir un tramo telegráfico de Río Negro a Deseado y lago Buenos Aires, el 9 de junio de 1899 me embarqué en el vapor "Limay", comandado por el jefe de la escuadrilla, capitán de fragata don Santiago Albarracín, ilustrado navegante autor del libro "Páginas de Ayer". Llegado a Conesa, punto donde debía arrancar mi empresa, me encontré con la triste noticia de que nueve metros de aguas descendían furiosas, arrasando todo lo que encontraban a su paso. Repentinamente las poblaciones desde Chusmalal a Viedma fueron invadidas, arrebatando a sus pobladores todos los bienes que tantos sacrificios le habían costado obtener. Esta extraordinaria, y, hasta hoy, jamás repetida creciente, ha sido uno de los factores que más han contribuído a entorpecer mi avance. Los buquecitos de la escuadrilla debían prestar humanitario socorro a las víctimas de la terrible inundación, suspendiendo el transporte de cargas. Mientras tanto, el ramal del telégrafo que desde Patagones llegaba a Conesa, había sido destruído en su punto terminal, habiéndose formado a lo largo de la línea un cauce hasta navegable.

"El 14 de junio, con don Pedro López, digno y meritorio jefe, inspector general de telégrafos, bajo cuya dirección se llevó a cabo la obra, acompañándome en los preparativos de la misma, nos metimos en un bote por ese canal. Intentando restablecer la comunicación luchamos inútilmente todo el día entre el fango y el agua. En la noche la fuerte corriente de más de once millas, cuyo rompimiento, cual una cascada, se oía desde cuatro kilómetros de distancia, nos lanzó la embarcación sobre unos troncos de sauces donde milagrosamente pudimos amarrar, salvándonos de una muerte segura. Esto fué el resultado de este acto inútil e imprudente, provocado solo por el excesivo celo de mi jefe



y sin jactancia, por el arrojo mío y de mis "guarda-hilos".

"Persuadidos, luego, que resultaba humanamente imposible cumplir con nuestro deber, ligando la línea en ese punto, abandonamos el intento reconstruyendo otro ramal más al norte. Esta terrible creciente que imposibilitó comunicarme con Patagones, centro de mis operaciones, me tenía seriamente preocupado. Ardiendo para trabajar, a fin de ganar tiempo, inicié la traza de la línea "piqueteándola" hasta puerto San Antonio, cuya primer faena me resultó penosa y un tanto lerda por la falta de mulas, todavía en viaje de Villa Mercedes donde se habían adquirido. Vuelto a Conesa el 22 de julio, con todo el personal que traía coadyuvé a la defensa del pueblo, construyendo zanjas y terraplenes para atacar el río, que seguía crecido en proporciones espantosas. Una noche, después de trabajar sin descanso hasta las tres del otro día, en la creencia que la avalancha de las aguas no destruirían ya la defensa, nos retiramos a las carpas. No habría pasado una hora cuando oímos gritos angustiosos de auxilio. Me es imposible expresar con palabras lo que vi. Las calles se habían convertido en un río con cerca de dos metros de agua, que venía derrumbando cuanto hallaba en su avance. Con coches, carros y botes movilizé toda mi gente en el salvataje de las familias, ropa y algunos muebles, transportándolos a unos dos kilómetros río afuera. Allí levanté un campamento con todas las carpas que disponía, distribuyendo luego víveres durante un mes.

"Estos han sido los preliminares, de tan malos augurios, que antecedieron a la construcción del telégrafo a la Patagonia, contratiempo suficiente para hacer perder el ánimo al más corajudo jefe de líneas. Pero la pérdida de bienes de esos esforzados pobladores y sus faltas de recursos, nos obligaron a este acto espontáneo y humanitario desprendiéndonos de lo más necesario para iniciar mi avance al sud.

"Vueltas las aguas a su cauce, arrancamos, por fin, con el trazamiento de aquel interminable camino cuya ancha huella, en poco más de dos años, debíamos empujar desde las puertas de la Patagonia, rumbo al sud, no parando hasta avistar las tierras del archipiélago fueguino.

"La caravana era compuesta de un centenar de hombres, medio centenar de vehículos y una tropa compuesta de unos cuatrocientos mulares.

"Espíritus poco avezados sospecharían que se trataba simplemente de cargar, transportar y dejar cada palma en su respectivo sitio "piqueteado" de antemano, para luego ser plantadas por las cuadrillas; más esto no resultó tan sencillo puesto que primeramente había que instalar depósitos de agua en muchos tramos que no la había, proveyendo a la gente de tan indispensable líquido, como así también para brebaje de la numerosa mulada. Esta lenta operación de llenar y acarrear cientos de pipas y barriles se realizó no sólo en la travesía de Conesa a San Antonio, sino también en otras etapas de este último lugar hasta Madryn, tramos estos, en parte, bravísimos por su altura y piso de piedra viva.



Don José Olivera, en la actualidad.

"A principios de agosto empezamos a mover el material y provisiones que habíamos logrado salvar de la inundación a costa de cruento trabajo. Como el río volvió a crecer tuvimos que pasar por el zanjón los materiales con unas simples canoas apoyados luego a un puente que tendimos con palmas. Esta lenta operación de cargar y descargar cuatro veces, para salvar los primeros dos kilómetros de pantano y malezas era necesario si queríamos de una vez dar principio a la obra. El 17 de Agosto se dió comienzo al reparto, abriendo huella por esos montes de malaspina, practicando picadas en los trechos más tupidos. Los carros fueron atalajados con 5 mulas: una varera, una tranquera o balancinera, dos cadeneras, y la montada por el conductor que lleva también tiros. Este manejaba su vehículo desde su sillera para adaptarse la estructura de los carros a este procedimiento. Las bestias eran gobernadas por cabrestos, que dirigía el conductor, desde su montada. Los vehículos fueron divididos en varias tropas, cada una con su respectivo capataz; reservando sólo cinco carros para el cambio de campamento y conducción del taller de herrería, vagonetas cocinas, equipajes, provi-

siones y demás implementos. Los primeros viajes sólo se cargaban 8 a 9 palmas en cada vehículo, como para atravesar terrenos guadalosos y medanosos. En estos trechos pesados eran cuarteados por manceros, que servían también de arriadores de la mulada que se llevaba de repuesto.

"Tal era, a grandes rasgos, la forma de marcha de mi convoy, del cual siempre fuí vanguardia, para "piquetear" la ruta por el rumbo más recto, para trazar la huella de la tropa, desviándola de la línea cuando esta corría por lugares accidentados, fijar los sitios de los campamentos, preocupación ésta última de las más importantes para hallar aguadas a lo largo de esos litorales del río Negro y Chubut, secos a semejanza de un desierto africano.

"El 25 de septiembre, luego de tender 75 kilómetros de línea, se me terminaron los materiales retirados de Patagones. La segunda remesa fué desembarcada en puerto San Antonio, donde ya existían 2300 palmas abandonadas en ese punto desde el año 1889, cuando el gobierno proyectó la construcción de un tramo telegráfico hasta Rawson.

"La topografía del "Saco", (así llamada entonces la bahía de San Antonio), era pésima, haciéndola poco menos que imposible para mis vehículos. En ese terreno de médanos y guadales se dió mano a la prosecución del segundo tramo. Del canal al sitio donde se encontraban los materiales existían tres kilómetros cuyo cruce sólo daba paso al momento de baja marea. No obstante este inconveniente y el enflaquecimiento de las mulas que se resentían de los malos pastos, los esfuerzos fueron coronados después de 20 días de recia labor. El cargamento retirado de la costa representaba más de mil toneladas, amen de cuatro casillas que debía instalar a lo largo del segundo tramo. Mientras se ocupó la tropa en estos acarreos, para ganar tiempo, efectué el trazado hasta Arroyo Verde, "piqueteándolo" en 20 días. Su recorrido importaba 190 kilómetros. En San Antonio se cavaron tres pozos de balde en la parte norte de los médanos a la entrada del "Saco" y a 5 kilómetros del puerto. Afortunadamente sacamos agua clara y potable aunque bastante salobre. Creo que hoy todavía han de servir para el uso público. Los hondos pozos que cavé en San Antonio resultó trabajo y gasto inútil. En el paraje denominado "Las Máquinas" intentamos obtener agua, también con resultado negativo.

"La travesía de "Arroyo Verde" persistió en resultarnos áspera y fatigosa. Ya corría el año 1900. El termómetro marcaba 35° a la sombra, calor sofocante, calor implacable, que hasta quemaba el calzado, "insolándome" numerosa peonada. Derivado de esa agua de composición potásica y verdosa, cuyo nombre tomara para sí el arroyo, ya no restíamos tal brevaje que venía desfalleciendo las energías de la gente Es que entre la peonada venían algunos bien bravotes, dándome algún trabajo en dominarlos y volvérmelos decididos y fieles, sin embargo, jamás usé la rudeza, en empresas de esta índole, con buenos modos se obtiene más que con la violencia.

"Vencido este serio peligro, amenazador de pararme la obra, dí término al segundo tramo luego de cruzar por esas serranías por cuyas bruscas bajadas sufrí la pérdida de bastantes animales "llanteados" por las ruedas de los carros. A pesar de esos inconvenientes la tropa transportaba de 30 a 35 palmas en cada vehículo, teniendo que suspender el reparto durante el día por los soles abrazadores que la mulada ya no resistia. En cuanto al trabajo de construcción también sufría atraso a causa del piso de piedra viva donde las barretas se rompían o se destrozaban. El tercer tramo hasta Golfo Nuevo resultó más aliviado, pero con el inconveniente de las curvas del camino cuya trayectoria marcó 125 kilómetros, mientras que la línea, llevada siempre por la ruta más recta posible, dió sólo 81 kilómetros.

"En ese magnífico golfo dispuse una etapa para restablecer las fuerzas de mi gente. La mulada que llegó en pésimo estado también tenía necesidad de un bien merecido descanso. Mientras tanto el personal de herrería se ocupó en el ajuste de los vehículos y de los rodados llegados descangallados y resecos. Estas fueron las consecuencias de sólo unos cinco meses de trabajo realizado en pleno verano, por el atraso sufrido en el Río Negro a causa de la inundación.

Por aquel entonces la población de Madryn se limitaba a dos casas de comercio, los edificios del ferrocarril y la sub-prefectura, cuyo jefe, capitán Lerroux, autor del plano, me aseguró que podía confiar en el éxito de la empresa puesto que había terminado el tramo más rudo. Nada animador, pero, me resultó leer lo que

Dr. Alfredo Diehl

Odontólogo

•

Calle MONTEVIDEO 126

(3er. piso)

U. T. 38, MAYO 1843

BUENOS AIRES

advertía en 5 idiomas una chapa de bronce clavada bajo el alero de la sub-prefectura: "DE MADRYN A TRELEW HAY 75 KILOMETROS SIN AGUA". ¡Jamás habría soñado tanta aridez por esas tierras!

"No obstante, reanudado el avance, en breves semanas, tendía la línea hasta el soberbio oasis del Chubut, en cuyo sinuoso río de corriente lenta y mansa entró relinchando mi mulada a beber... ávidamente.

"Por suerte, el agua, tan precioso elemento, que me diera tanta aflicción hasta entonces, desde el Chubut al sud, ya no faltó más.

"Así dióse por terminado el primer trecho de 400 kilómetros, cuyo camino lateral, bien huellado por las anchas llantas de mis vehículos, ha de servir probablemente aun hoy, en buena parte, de tránsito público.

"Cuando inauguré la oficina en Rawson, llenando de alegría los corazones galeses, las felicitaciones recibidas de la capital federal llegaron acompañadas de la orden: *"Prosiga la construcción de inmediato"*.

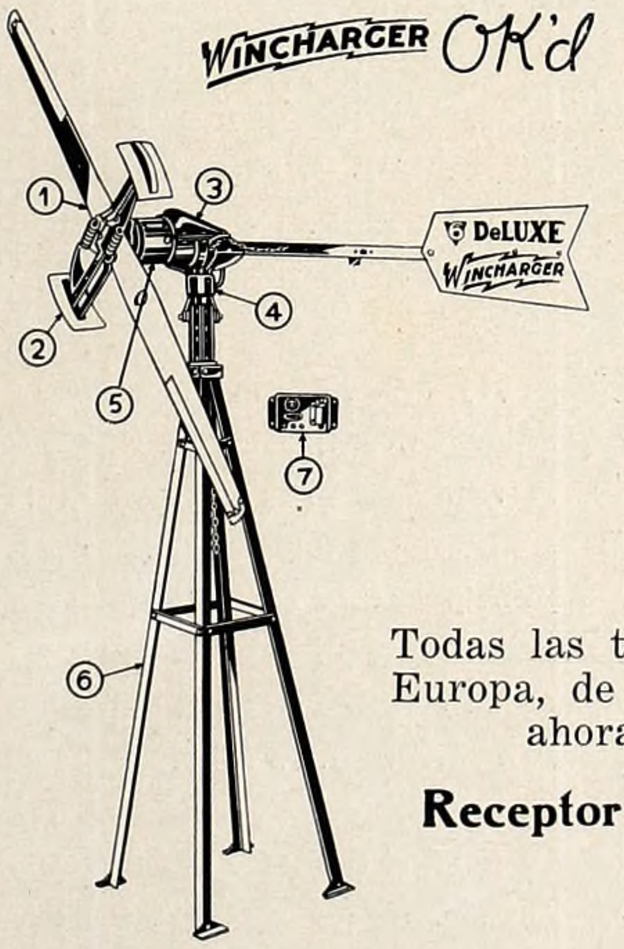
"¡Cerca de dos mil kilómetros faltaban aún!

"El tramo hasta Camarones se vino construyendo ya sin serias incertidumbres, confirmándose las aseguranzas del capitán Lerroux; pero, a lo largo de las entonces desiertas tierras del golfo de San Jorge volvieron las preocupaciones y fatigas en los trabajos de reparto de las palmas, al subirlas por esas barrancas dadas "a la ira de Dios"; sin embargo, más o menos a los cuatro meses de mi salida de Rawson obtenía agrandar el pueblo de Comodoro Rivadavia, en sueños, estableciendo la oficina de correos y telégrafos al lado del único rancho que existía. Pertenecía este a don Francisco Pietrobelli, otro admirable fabricador de huellas por las pampas del Chubut, y único habitante que entonces vivía, muriéndose de sed, en esa despiadada costa donde debía surgir la más extraordinaria y fantástica ciudad minera del país. Cuando inauguré la oficina, siendo de práctica en ese día autorizar la transmisión gratis de un telégrama para cada habitante, recibí un sobre con un papel que decía: MORSE: EN EL CIELO. AL LADO DEL SOL. LOS PATAGONICOS AGRADECIDOS. PIETROBELLI. Llegado este despacho a la capital federal, no se como se las arreglarían para retrasmitirlo al... firmamento. Allí dispuse la invernada, ocupando los carros en traer infinidades de cargamentos de agua de los manantiales situados a tres leguas de la costa. Ya la hallaremos cavando aquí mismo al lado del mar —me aseguraba el entusiasta Pietrobelli— y cuando surja potente la población —proseguía— a una de sus principales calles le colocaremos su nombre. Cumplió con su palabra, según supe después, su olvidado y quijotesco fundador. Mientras tanto dió fondo el Guardia Nacional, desembarcándome otra importante partida de materiales... y una botella de champagñe que, en ocasión de la fiesta patria, me obsequió el capitán

ENERGIA GRATIS PARA SU RADIO

Con el

WINCHARGER O.K.'d



1. Hélice.
2. Regulador de velocidad.
3. Cierre hermético.
4. Anillo colector.
5. Generador.
6. Torre.
7. Amperímetro.

Wincharger O'Key

MODELO 1937

NO MAS BATERIAS DESCARGADAS, cuando ésta son cargadas con el Wincharger.

ABSOLUTAMENTE SEGURO. — Una brisa ligera carga el acumulador; fuertes vientos no pueden sobrecargarlo.

Todas las transmisiones del país, de Europa, de las Américas, del Oriente, ahora a su alcance con el

Receptor DETROLA F-133 para toda onda

construído especialmente para funcionar con un acumulador común de auto de 6 volts.

Solicite folleto ilustrativo de su distribuidor

Cía. Comercial RADIOLUX S. A. - División Radio - Buenos Aires - Solis 427

de fragata Guttero. Jamás podré olvidar esta tan gentil atención. En ese mismo puerto pagué a mi gente cerca de cincuenta mil pesos. Con ello debía hacer "su agosto" don Belarmino Menéndez, recién llegado de Camarones para comerciar con mi peonada, estableciéndose luego allí con los excelentes resultados conocidos.

"áQuién hubiera pensado, ni en sueños, que mi caravana, al invernar y plantar la oficina del telégrafo en ese despoblado, hubiese sido el preludio de este hoy "orgullo argentino?

"Finalmente, y para abreviar, puesto que mis recuerdos resultarían interminables, más o menos a los dos años de mi partida de Rawson, luego de vencer algunos serios contratiempos al tender el alambre sobre el estuario del Deseado y del río Santa Cruz, no recuerdo precisamente el día del mes de Febrero de 1902, obtenía algo emocionado, comunicarme con mis jefes en Buenos Aires desde ese sitio tan austral, luego de trazar 2400 kilómetros de buena huella y ver, como por ella se introducían, a medida que la construcción avanzaba, nuevos pobladores, utilizando algunos mis vehículos autorizados a transportar gratis, desde los pueblos costeros, los materiales que traían para poblar, facilitándoles también provisiones en caso de necesidad, cuyo pago jamás les acepté. Y aún con esto, y la siempre abundante alimentación proporcionada a mi gente, pues sólo así, en empresas de esta naturaleza, un jefe de líneas puede exigir a sus hombres un trabajo constante, experimenté una cierta satisfacción cuando se me comunicó que habíanse reintegrado al "tesoro de la nación" una suma considerable, de la cifra acordada para la construcción de este interminable ramal.

"En Santa Cruz me encontré con el coronel Holdich que viajaba con un buque de la armada al sud, acompañado del perito Moreno, del cual tuve calurosas felicitaciones con respecto del firme avance de la línea telegráfica; "que era una obra sin precedentes en sud américa por su acertada y rápida ejecución", valiosa opinión de este gran amigo de la patagonia y hombre de ciencias, y que, sin jactancia, me es grato recordar en esta oportunidad.

* * *

"Sin embargo aun no había terminado mi campaña en las tierras australes.

"Con el mismo convoy desandé el camino hasta Comodoro Rivadavia, metiéndome tierra adentro para construir otra línea que, partiendo de Holdich llegó hasta Esquel, pasando por Sarmiento, Lago Musters, Colhuapí, Buen Pasto, Nueva Lubecka, San Martín, y Tecka, ramal telegráfico que debía ligar también aquellos bellos parages andinos con el resto de la república. Así que, luego de ver plantado por mi fiel peonada más de *cuarenta mil* palmas en los sitios por mi "piqueteados", sufriendo algunos años los rigores de esas tierras que tanto añoro, di por terminada mi labor en el sud, con la satisfacción de haber hecho cuanto me ha sido dable en el cumplimiento de una de las comisiones más importante y penosa que se me confió en mi vida activa al servicio de la Dirección Nacional de Correos y Telégrafos".

* * *

Así, dió término el *Negro Olivera* (1) —con este cariñoso apodo lo recordamos allá— narrándome la construcción de la línea telegráfica de más magnitud que se ha llevado a cabo en este país, cuya obra vinculadora ARGENTINA AUSTRAL sacó del olvido en este Día del Camino con el propósito de rendir homenaje a su realizador y, por consiguiente, al trazador de aquella gigantezca huella paralela que nos tajeó la Patagonia desde el Río Negro a su extremo austral;; romana arteria tan guiadora y atraedora de nuevos pobladores, que luego se vinieran ya más confiados, sabiendo que en cada tramo de cien kilómetros, habrían de hallar una modesta casilla con escudo y pabellón, habitada por un par de guapos argentinos, siempre prontos con su Morse a unirlos con la capital federal y con las poblaciones costeras, dándose con ello término, finalmente, a ese aislamiento agotador en que vivieron los vanguardistas que se fueron hasta aquellas desoladas lejanías para convertirlas en tierras de promisión.

* * *

He aquí rememorada, a grandes rasgos, la empresa tan propulsora del progreso patagónico, realizada por el más trotapampa de los trotapampas, con su espíritu tenaz y con su valiente corazón criollo puesto al servicio de su país.

———

(1) En rigor de verdad, no ha existido tal charla del señor Olivera; sólo obtuvimos algunos apuntes cuando lo visitamos en la calle Jujuy 1152 con el propósito de solicitarle su fotografía. Para esta relación me he servido principalmente de los artículos aparecidos en los diarios mientras se iba construyendo la línea. Hago esta salvedad confiando que el señor Olivera ha de perdonar algún error o... algunas fantasías propias del temperamento del autor, que se hallaba en Trelew cuando llegó el telégrafo al Chubut, y también en Santa Cruz cuando, más o menos a los dos años, alcanzó la construcción hasta allá. De modo que también ha sentido **en carne propia** esas aplastadoras tardanzas de las comunicaciones antes que llegara el telégrafo, cuya obra pareciera que hubiese hecho nacer la Patagonia a una nueva vida.