AÑO XX JUNIO DE 1949 ojo! 2161 Nº ~~215~~

Argentina Austral



Ventisquero Upsala, con los cerros Murallón, Don Bosco y Huergo.

(Foto de Néstor Gianolini.)

Llame a las cosas por su nombre:

AL PAN PAN

Y AL

VINO TORO

TINTO, CLARETE Y BLANCO




Extracto y Loción
EMBRUJO DE SEVILLA
El perfume que no se olvida
MYRURGIA



¿Cuánto vale el cuero de sus animales?

ESO DEPENDE EN BUENA PARTE DEL CUIDADO QUE VD. PONE EN SU MANEJO!

Los cueros cortados o machucados, o quemados por marcas innecesariamente grandes y mal colocadas, pierden un considerable porcentaje de su valor!

- Elimine las salientes o puntas cortantes de cualquier especie que puede haber en los corrales, bretes, mangas o transportes. Estas cosas, al parecer insignificantes, hacen mucho daño al cuero de sus animales.
- No permita el empleo de picanas con clavo para el arreo de la hacienda.
- Las marcas a fuego, de gran tamaño, y colocadas sobre la parte más valiosa del cuero, le restan valor. Conviene usar marcas de tamaño reducido y aplicarlas, de ser posible, en la quijada del animal.

Un poco de atención a estas cosas ahorraría muchos miles de pesos cada año!

Son sugestiones de la

CAP

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES

SOCIEDAD ANONIMA GANADERA ARGENTINA

"MENENDEZ - BEHETY"

AVDA. PTE. R. S. PEÑA 547 **BUENOS AIRES**

XIV. EXPOSICION INTERNACIONAL DE GANADERIA EN **PALERMO 1948**
PREMIOS OBTENIDOS EN RAZA "CORRIEDALE"

CARNEROS Y BORREGOS

CAMPEÓN CARNERO Y RES. GRAN CAMPEÓN	1 PRIMER PREMIO
2 PRIMERÓS PREMIOS	2 SEGUND. PREMIOS
1 SEGUNDO PREMIÓ	2 MENCIONES
1 TERCER PREMIO	PREMIO MEJOR CABEZA
2 MENCIONES	



OVEJAS Y BORREGAS

RES. CAMPEÓN OVEJA	2 PRIMERÓS PREMIOS
1 SEGUNDO PREMIO	1 SEGUNDO PREMIO
1 TERCER PREMIO	2 TERCEROS PREMIOS
1 CUARTO PREMIO	COPA "JULIO PUEYRREDÓN"
	Al conjunto 3 borregas

Campeón Carnero y Reservado Gran Campeón

Venta permanente de reproductores "CORRIEDALE" puros de pedigree y p. p. c. a campo para majada general

CABAÑAS:

"MARIA BEHETY" Río Grande (T. del Fuego)
"JULIA" (Terr. Santa Cruz)
"JOSE MENENDEZ" Río Grande (T. del Fuego)
"LAS ACACIAS" Olivera (Prov. de Bs. As.)

En los caminos "bravos"

asegúrese mejor tracción usando

Firestone

"PANTANERA TACHONADA"

Está construída para brindar el máximo de confianza en caminos secundarios, mayor protección contra reventones y un kilometraje largo y seguro.



- **Altos tachones de tracción que se agarran fuertemente al camino.**
- **Banda de rodamiento de caucho resistente de larga duración**
- **Armazón de cuerdas inzafables impregnadas en caucho**

y otras características de construcción exclusivas de Firestone.

Hoy y siempre lo mejor

NEUMATICOS

Firestone

Hoy y siempre lo mejor.

RIQUISIMO PAN FRESQUITO!

...todos los días en pleno campo!



Cuántas veces come usted pan fresco en la semana? Si vive en pleno campo, casi seguro que una o dos veces... y nada más! Pero si adopta la Levadura Seca Virgen, podrá, en sólo tres horas, hacer pan fresco y delicioso todos los días. No pierda más tiempo con el viejo método de la levadura de masa agria! Brinde a los suyos, que bien se lo ganan, un pan tan rico como el de la ciudad. Pídanos ahora mismo un paquetito de Levadura Seca Virgen y prepáreles esta maravillosa sorpresa! Completamente GRATIS, le agregaremos un Lujoso recetario, para que haga en la misma hornada, facturas y golosinas.

LEVADURA SECA

VIRGEN

PRECIOS		FRANQUEO
1 Bolsita	(250 g.) $ 1.80	$ 1.20
2 Bolsitas	(500 g.) $ 3.35	$ 1.20
3 Bolsitas	(750 g.) $ 4.80	$ 1.20
4 Bolsitas	(1 kgr.) $ 6.40	$ 1.60

...pero recuerde que el almacén de su zona la tiene! Cómprela allí y ahórrese la diferencia.



FERMENTOS S.A.I.C. (En liquidación) **Brasil 731 - Buenos Aires**

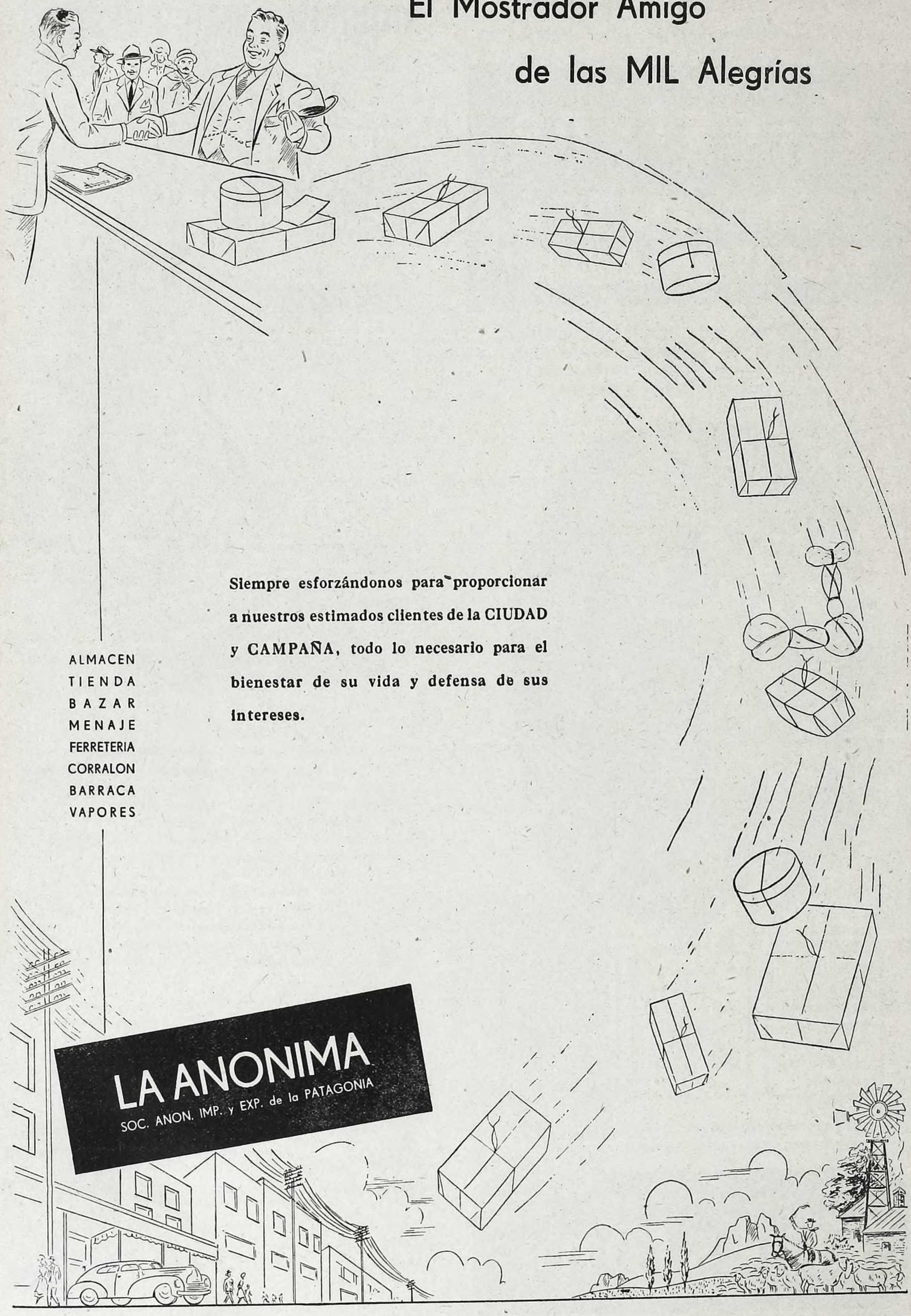
Solicito me envíen ..... paquetes de LEVADURA SECA VIRGEN y completamente gratis un RECETARIO ILUSTRADO, a cuyo efecto adjunto la cantidad de $ ..... en ..... cheque, giro o bono postal, más el importe de $ ..... para su franqueo.

Nombre .....

Localidad ..... F. C. ..... Pcia. .....

AA 216

El Mostrador Amigo de las MIL Alegrías



Siempre esforzándonos para proporcionar a nuestros estimados clientes de la CIUDAD y CAMPAÑA, todo lo necesario para el bienestar de su vida y defensa de sus intereses.

ALMACEN
TIENDA
BAZAR
MENAJE
FERRETERIA
CORRALON
BARRACA
VAPORES

LA ANONIMA

SOC. ANON. IMP. y EXP. de la PATAGONIA

Argentina Austral

Inscripto en el Registro de
Propiedad Intelectual Nº 204.421

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia
Avda. Presidente Roque Sáenz Peña 547

Director: Dr. Carlos A. Menéndez Behety

Dirección: Av. Presidente R. Sáenz Peña 547
Administración: Calle San Martín 427
T. E. 32 - Dársena - 3084

AÑO XX - NUMERO 216

JUNIO DE 1949

BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA
(FUERA DE LA PATAGONIA)
$ 1.50 MONEDA ARGENTINA

Roque Blaya Dougnac

La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia acaba de perder uno de sus colaboradores principales, acaso el más identificado con la obra y el espíritu de esta vasta empresa de mar y de tierra cuyos alcances, como lo demuestra la acción cultural de nuestra revista, va mucho más allá del círculo de por sí civilizador y benéfico de los valores económicos. Ascendido en virtud de sus singularísimas dotes al alto cargo que ha venido desempeñando hasta el último momento de su vida, este colaborador ofrece a la observación de cuantos le conocieron los rasgos de una personalidad vigorosa, de gran relieve y excepcional carácter, tanto que bien merece considerarla con la atención detenida y especial con que lo hacemos en otro lugar del presente número, pudiendo también así concretarnos en la presente nota nada más que a uno solo de sus aspectos circunstanciales.

Empresa de funciones patagónicas, todas las personas que dentro de la Importadora sobresalieron se perfilan por esos extraordinarios rasgos de energía incansable, de laboriosidad a toda prueba, de aptitudes múltiples y firmes, digamos por último, que cabe fácilmente reconocer y señalar en todo poblador de los páramos sureños. El personal de la Importadora, tanto el marítimo como el terrestre y así el de sucursales como el administrativo con asiento en esta Capital, todo participa quizás sin excepción de aquellas cualidades impuestas por la necesidad del medio físico, no faltando ni ese sentido de sociabilidad y camaradería que hacen destacar con elogiosos conceptos cuantos visitaron los pueblos de la Patagonia o se internaron por sus campos abiertos a las más rudas inclemencias.

Don Roque Blaya Dougnac era uno de esos hombres. A la edad de 25 años, allá en 1911, formó en las filas de esta entidad patagónica, donde pronto sus capacidades se hicieron visibles y, al hallar tierra propicia y ancho espacio, se extendieron y elevaron hasta la posición en que vino a sorprenderle el fin de sus días. El joven empleado de aquella no muy lejana fecha, director-gerente en 1935, hallaba de este modo un cauce poco común, pero como trabajado a su medida, donde volcar ese caudal de energías poderosas y dotes sobresalientes que constituían el potencial latente de su personalidad.

Este era el hombre de esforzada labor y de integridad en la conciencia del deber, el jefe que todos hemos visto inmóvil en su puesto y que todos hemos admirado y estimado: un gran carácter que, como homenaje a su memoria, ofrece **ARGENTINA AUSTRAL** a la consideración de quienes con sus propias herramientas se abren un camino hacia el porvenir.

Los últimos descubrimientos en la Antártida y sus enseñanzas

Por el Dr. Guillermo Schulz

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

La primera parte de este artículo del profesor de la Universidad de Tucumán Dr. Guillermo Schulz, inserta en nuestro número 212, febrero pasado, trata de los principales resultados y enseñanzas de la expedición antártica alemana de 1939; la parte segunda y última, que aquí incluímos, se ocupa de una manera similar de "la gran expedición antártica norteamericana del Almirante Byrd (diciembre 1946 a marzo 1947)", y el todo constituye un nuevo trabajo de singular interés que agrega ARGENTINA AUSTRAL a su contribución "para el mayor conocimiento de la Zona Antártica".

LA GRAN EXPEDICION ANTARTICA NORTEAMERICANA DEL ALMIRANTE BYRD, SUS PRINCIPALES RESULTADOS Y ENSEÑANZAS – DICIEMBRE 1946 A MARZO 1947

Nunca salió expedición exploradora alguna tan vasta y tan bien equipada como ésta: 4000 hombres, trece embarcaciones grandes, entre ellas un portaavión y dos portahidroaviones, dos poderosos rompehielos y un submarino de 1500 toneladas, con muchos aviones e hidroaviones, entre ellos helicópteros.

En realidad no sólo era una expedición geográfica sino también una experimental de los métodos y posibilidades para la guerra ártica a temer.

La tarea que aquí nos interesa era explorar la costa total del continente en toda su extensión de más de 25.000 km, cartográficamente aun tan poco definida por no permitir en muchas partes el hielo epicontinental acercarse y por esconder bajo su manto impenetrable esta misma cubierta glacial el límite entre la playa y el mar y las muchas islas adyacentes, y sondear el interior de la Antártida por vuelos sobre regiones especialmente interesantes.

En la revista geográfica norteamericana *The National Geographical Magazine* de octubre de 1947 el mismo Almirante da un primer breve resumen de la organización, desarrollo y resultados de esta soberbia empresa.

La expedición subdividió la labor para tres grupos exploradores.

El grupo central a las órdenes del contraalmirante Curzon y del mismo Byrd con cinco naves, seis grandes aviones Douglas provistos con ruedas y esquíes que para decolar del portaavión utilizaban cohetes auxiliares, equipo fotográfico "trimetrogón", radar y magnetómetro aéreo, trabajó en el mar de Ross, campo de acción de las expediciones anteriores de Byrd. Entró en dicha gran bahía venciendo una fuerte barrera de hielo, hasta de 2,5 m de espesor recientemente formada, por un duro trabajo del rompehielo *Northwind* al que helicópteros conducían por los pasajes más adecuados explorando unos 20 a 50 km en vanguardia.

Su campamento "Pequeña América" del año 1941 lo reencontró desplazado juntamente con el hielo de la bahía por 2,5 km hacia el NW pero con sus provisiones de víveres completamente conservadas. Este hallazgo apoya la idea de utilizar la Antártida como "frigorífico natural" para conservar víveres de una época de producción en exceso a otra de carencia en el mundo.

El resultado geográfico de este grupo está representado esencialmente por el levantamiento aerofotográfico y la exploración visual de una ancha faja hacia el polo.

El método fotogramétrico usado es el trimetrogón que trabaja con cinco cámaras que se obturan simultáneamente: tres principales de levantamiento, la una dirigida verticalmente hacia abajo y las dos otras lateralmente al vuelo que en conjunto fotografían el terreno de horizonte a horizonte, más dos cámaras auxiliares que registran la hora, las indicaciones del radio-eco hacia tierra, etc. Es el mismo sistema que los norteamericanos usaron en el levantamiento del Uruguay, Paraguay, Chile y otros estados sudamericanos y que se encuentra detalladamente descrito en el Memorial Técnico del Ejército Chileno, editado por su Instituto Geográfico Militar, año XII, Nº 53, pág. 591 (véanse las interesantes "Conclusiones" en págs. 616/7).

El grupo central Byrd efectuó en dos semanas en un total de 220 horas y 50.000 km volados un levantamiento de 500.000 km,² llegando hasta 180 km más allá del polo.

Éste está ubicado en un altiplano de 2850 m de altura media totalmente cubierto de nieve del que el viento predominante del SE forma los así llamados "sastrugi" o sean filas rectas paralelas de montones de nieve nueva, no tan pronunciadas como en otras partes del continente, de lo que se deduce que en el polo el viento no es tan fuerte como en estas regiones.

Este altiplano polar se halla separado de la costa de Ross por muchas cadenas montañosas más altas que corren en distintas direcciones con valles dirigidos hacia el mar y llenados de enormes ventisqueros, los más imponentes del planeta, que abren entradas al corazón del continente por los que treparon hacia el polo Scott y Amundsen. Uno de los descubiertos por Byrd, por su capa muy lisa, podrá permitir avanzar con tractores.

Nótese la diferencia en la formación morfológica con la región diametralmente opuesta, la que exploró la expedición alemana, y con otras en las que trabajó el grupo de Byrd, en las que el terreno sube del mar en suave ascenso hasta el altiplano central sólo interrumpido por una u otra cadena montañosa transversal poco importante.

Confírmase así que el continente antártico es por mucho el más elevado del mundo, en el que quizás se levantan también los picos más altos de nuestra tierra.

Lo más notable de los descubrimientos del grupo central es haber constatado que diversos de los valles reconocidos son enteramente desnudos de nieve y hielo, dejando ver libremente su piso de roca, raro fenómeno dentro del panorama glacial infinito. Además, contienen grandes lagos helados. Presentan luego oportunidades únicas para futuras exploraciones terrestres, aterrizaje de aviones y establecimiento de campamentos centrales avanzados para un estudio detenido de la topografía y geología de la región y con la esperanza de encontrar fósiles.

Antes, seguramente, estos valles contenían glaciares que por alguna causa aun desconocida han desaparecido, probablemente, por la dirección constante del viento que corre, éste les limpia de nieve nueva al momento que cae. Las negras montañas que forman las laderas absorben el calor del sol y lo radian después. Los glaciares laterales que se observan quedan así disueltos en su parte inferior con el superior retenido como ventisquero colgante. Las aguas del deshielo corren como pequeños arroyos hacia el fondo del valle, donde congelan nuevamente porque hasta tan abajo no llega el calor, sino se junta el aire frío pesado.

Otro objeto de una exploración geológica futura lo sería un gran cañón con estratificación multicolor bien visible desde el avión.

Una explicación doble, juzgando desde el aire, admite grandes hexágonos regulares que como panales cubren extensas áreas planas. Pueden ser campos de barro resecado, como existen en la "taiga" en Siberia occidental, aunque cuesta pensar que en la Antártida haya barro liquidado en tiempo alguno, o bien pueden ser rajaduras en formaciones de cierta clase de lava dura.

El pisar estas tierras, dará de inmediato una explicación contundente, no solamente del fenómeno en sí, sino de su origen y sobre la composición y génesis de grandes extensiones de la Antártida.

Cuando Byrd, en otras zonas, p. ej., en el extremo S del glaciar Beardmore, constata un área de unos 15 km² relativamente plano pero libre de hielo que sobresale como 600 m de la neviza, de color rojo obscuro a más de 2500 m sobre el nivel del mar, no satisface mucho la interpretación de haber sido barrido por el viento; mas se piensa en la influencia de alguna fuente de calor subterránea.

En un vuelo a lo largo de la costa este del mar de Ross, Byrd no pudo determinar con seguridad el final de esta bahía; pues es un problema muy difícil, resolver desde el avión, si se vuela sobre hielo epicontinental o ya sobre tierra firme cubierta por nieve.

Para que el lector se haga una idea de cuán expuesto es discernir desde el aire sobre hechos geográficos de esta naturaleza, invítole a imaginarse el extremo oriental del Mediterráneo, Asia Menor y Egipto escondidos bajo una gruesa capa glaciar. No vacilo en afirmar que un aviador-geógrafo, habiendo volado sobre los Dardanelos, expresará mucha duda en una unión efectiva entre el Mar Negro y el Egeo; pero al explorar la región del actual

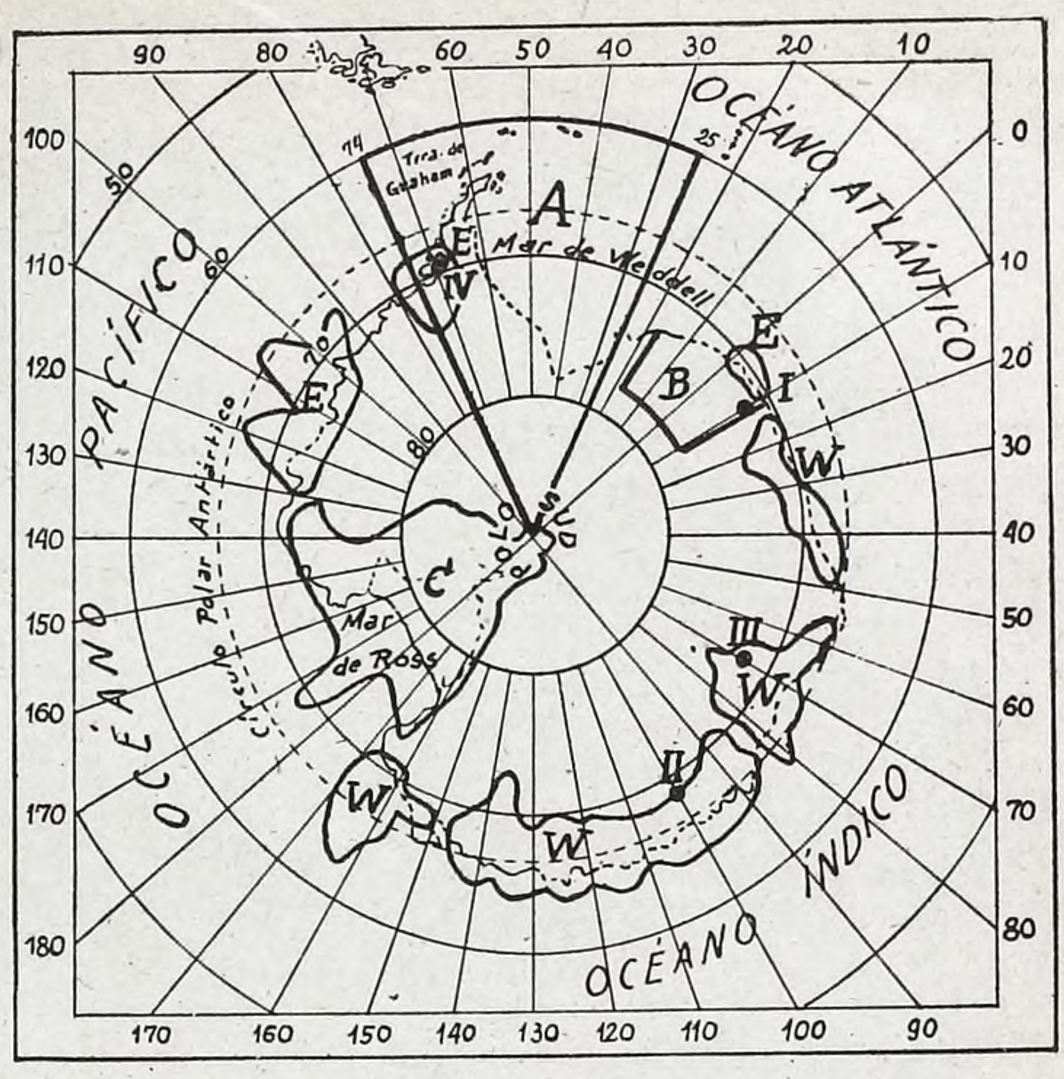


FIGURA 12.

A — Zona Argentina.
B — Zona explorada y levantada por los alemanes en 1939.
C - E - W — Zonas exploradas por los grupos Central, Oriental y Occidental de la Expedición Byrd 1947.
I — Oasis lacustre Schirrmacher.
II — Oasis lacustre Bunger.
III — Segundo oasis descubierto por la Expedición Byrd 1947.
IV — Campamento del norteamericano Ronne 1948-1949.

Canal de Suez, manifestará estar seguro que hay un enlace natural de agua entre los mares Rojo y Mediterráneo.

Subsiste, en consecuencia, la duda de si el mar de Ross está unido con el de Weddell y si de esta manera se separa el continente en dos, perteneciente entonces nuestra Zona Antártica a las dos "islas" resultantes, asunto de mucho interés y sobre el que las fotos aéreas de Byrd pueden acaso dar aclaraciones.

Habría que seguir de cerca las publicaciones, si es que se efectúan, sobre la expedición norteamericana de Ronne, que invernó en 1948 al pie occidental de la península Graham, pues pueden contener datos no sólo al respecto de una posible unión de los mares Ross y Weddell, como también sobre si la tierra de Graham es isla o península.

El grupo oriental trabajó en la región geográfica y meteorológicamente más difícil de la Antártida, trasladándose en el sentido del giro de la aguja del reloj mirándose una carta del continente, p. ej., la Figura 12. Inició su exploración en el límite este de la zona de Byrd y continuó a lo largo de la barrera extensa de hielo que encierra estas costas casi sin interrupción hasta la península de Graham, y más allá en el mar de Weddell. Además de esta dificultad, para un trabajo exitoso tuvo que luchar con un tiempo muy desfavorable. Su resultado principal consiste en el levantamiento del mar de Amundsen y un vasto reconocimiento del de Bellingshausen y de la bahía de Wrigley. Circunnavegó la península Graham y estuvo en el mar de Weddell.

Su equipo se compuso de un portahidroaviones con tres aeronaves y helicópteros, un destructor y un buque tanque.

En este grupo se produjo el único accidente de toda la expedición. En un vuelo con nueve tripulantes, un avión chocó con tierra. Seis sobrevivientes se rescataron con gran dificultad.

La "luz blanca encantada", multireflejada al venir del sol entre la superficie terrestre blanca y las nubes, que no permiten se produzcan sombras y que hace aparecer y desaparecer para la visión los objetos cercanos, es un constante peligro en estas regiones, ante todo para la aeronavegación. Todo se emerge en una profundidad blanca sin fin, y no se puede apreciar el nivel de la nieve. La luz viene de arriba, de abajo, de los costados, de las pendientes laterales inclinadas, de todas partes. El observador se halla dentro de un espacio gigantesco encerrado entre espejos. Es imprescindible que nuestros aviadores estén alerta contra el riesgo que implica este fenómeno. Byrd mismo se reprocha no haber advertido a tiempo a los suyos, aunque la sola advertencia tampoco les hubiera salvado.

Al final de su cometido en un vuelo muy al E de su zona, en el borde oriental del mar de Weddell, este grupo estableció la unión con el extremo W de la región levantada por la expedición de Ritscher.

El grupo occidental, compuesto de la misma clase de elementos del anterior, inició su labor poco después de la Navidad de 1946. Exploró con mucho éxito las costas colindantes al océano Indico, en una extensión de casi 180°, utilizando al efecto principalmente el avión en 33 vuelos, de los que 22 se efectuaron al solo objeto del levantamiento. Resultó la mayor empresa de exploración geográfica jamás realizada con tal éxito (Fig. 12).

Llegó también hasta la región levantada por los alemanes en 1939. Por la publicación de Byrd no se puede saber si los dos grupos lo hicieron intencionalmente o si únicamente buscaban el enlace entre ellos. No es imposible que a causa de la guerra la publicación de Ritscher era desconocida. Empero más probable es que se enlazó intencionalmente con los levantamientos alemanes, pues en *The Geographical Review,* enero 1946, casi un año antes de la expedición Byrd, página 160, se manifiesta que el público norteamericano había tenido conocimiento de la expedición antártica alemana de 1938-1939 por un artículo aparecido en los Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos GAEA, tomo VII, 2ª entrega, 1945, página 467: Guillermo Schulz, "El Empleo de la Aerofotogrametría en las Exploraciones Polares". Además, debe haber llegado el libro de Ritscher, a lo menos en el transcurso del año 1946, a la Biblioteca del Congreso de USA, porque inmediatamente detrás de los ejércitos de invasión a Alemania se habían enviado comisiones especiales para recolectar todas las publicaciones alemanas aparecidas durante la guerra. Así ha de explicarse que el último vuelo del grupo occidental parece haber llegado intencionalmente hasta la planicie lacustre de Schirmacher. (4)

Sería de mucha importancia científica contrastar las vistas aéreas tomadas a ocho años de distancia para saber las modificaciones en más o menos que hayan sufrido los lagos en el ínterin, no obstante que sería sólo un dato aislado, influenciado por las oscilaciones individuales en los años y por el retardo en pocas semanas con que se sacaron las vistas norteamericanas. Pero siempre en conjunto con tomas posteriores representaría un elemento en la cadena de comprobantes para juicios definitivos.

Es de esperar que las tantas fotos de los alemanes aún no publicadas, tomadas también en colores, hayan perdurado las complicaciones de la guerra y puedan facilitarse al objeto. Véase nota al pie Nº 8.

El grupo W localizó el polo magnético austral en 147° E y 70° S, situado sobre un altiplano de más de 3000 m de elevación. De alrededor los 140° E hacia el W en adelante (las longitudes geográficas E y W de Greenwich cuentan en sentido inverso a los recorridos de los grupos E y W) parece existir una configuración topográfica parecida a la de la región explorada por los alemanes: el altiplano central-antártico llega a la costa en suave declive sin intercalarse montañas mayormente elevadas.

Por no anteponerse a las playas de estas zonas una muy ancha faja de hielo epicontinental se pudo llegar en muchos puntos hasta la costa misma, descubrir su recorrido, sus bahías, etc., y levantar sus bordes.

El resultado más valioso de este grupo es el descubrimiento de dos oasis lacustres libres de hielo, aparentemente idénticos en situación, formación y origen a los hallados por la expedición Ritscher ocho años antes a unos 85° más al W (3.500 km).

En los primeros días de febrero de 1947 avistó durante un vuelo el Teniente Comodoro David E. Bunger dentro de un campo de hielo ilimitado un terreno con lagos azules y verdes y con colinas color marrón. Pocos días después el mismo avión acuatizó en uno de los grandes lagos para un reconocimiento expeditivo. En total se trata de una zona de casi 750 km² con tres lagos, cada uno lo suficientemente largo para ofrecer una cómoda pista de aterrizaje, y unos veinte lagos más pequeños. (Véase grabado respectivo de la zona lacustre "Bunger" en *The National Geographical Magazine,* octubre 1947.)

Confróntese esta vista con la de nuestra Figura 9 para constatar la existencia idéntica en los dos lugares de las medias lunas y anillos enteros de agua de deshielo. Un laberinto de masas de roca marrón-rojizo separa los lagos, hallándose el todo encerrado por hielo de un blanco brillante y vallas color amatista de más de 120 m de altura. De lago a lago cambian de color de azul-cielo a verde, algunos con fajas coloradas, según la clase de algas que en ellos prevalecen en billones de ejemplares; hay vida, pues, en estos lagos. ¡Se vieron también unas aves!

El oasis es aproximadamente cuadrado; en el E y S se levantan abruptamente bancos de hielo de unos 30 m de altura. En el N y W el hielo sube más suavemente. Uno de los lagos tiene una playa ligeramente inclinada, sumamente apropiada para un campamento. El agua de los lagos es más templada que la oceánica y contiene 2/3 partes más de sal.

Las rocas tenían color marrón en varios tonos, lo que indica la presencia de óxido de hierro, pero no necesariamente concentrado en forma metálica.

La zona principia unas 5 millas tierra adentro y su situación puede desprenderse de la Figura 12; se halla en los alrededores de la costa Knox y Tierra Reina Victoria (lengua de hielo de Shackleton) a unos 100° E de Greenwich y 69° S.

El 1º de marzo el grupo descubrió otro oasis similar a la primera, en las montañas Vestfold, tierra adentro desde la costa de Ingrid Christensen del Mar de Mackenzie a 73° E y 71° S.

Representa igualmente una región muy apta para central de exploración. La costa es libre de hielo, los lagos parecen tener agua fresca con buenas playas de desembarco y sitios para acampar. La bahía vecina es uno de los puertos marítimos naturales mejores de la Antártida.

La zona lacustre se compone, al igual de las otras conocidas, de una serie de lagos verdes —uno era de color negro— separados por colinas de color castaño y rojizo.



FIGURA 13. *El gran arco de las Antillas del Sur, que demuestra la cohesión de los continentes sudamericano y antártico, con la gran fisura de 8000 m de profundidad en su saliente Este. Los números y curvas pertinentes indican en metros las profundidades del mar.*

Uno de los lagos se estimaba tener una longitud mayor de 6 km.

Byrd en su publicación da como explicación del origen de estos dos grupos de lagos: "Se encuentran en un área dejada en descubierto por el retroceso del hielo de un ventisquero que antes llegaba hasta el mar. Las rocas marrones absorben calor durante el verano con sus 24 horas de sol ininterrumpido; este calor se radia y mantiene el agua en estado líquido. Tampoco puede desecharse la hipótesis que existan fuentes de calor subterráneas, no obstante que no se descubrió ningún síntoma de acción volcánica".

Tanto la situación geográfica –planicies descubiertas de hielo por retroceso de ventisqueros– como la explicación física dada por Byrd –almacenamiento de calor por la roca rojiza y su radiación posterior– concuerdan completamente con la expresada por la expedición alemana de 1938/39 respecto a los lagos Schirmacher, reproducidos en otro lugar de nuestro trabajo.

En la "Revista Geográfica Americana", julio de 1947, Nº 166, pág. 14, segunda columna, expreso y fundamento la idea de que *la existencia de estos oasis lacustres marca el límite de la nieve eterna en la Antártida,* generalización que puede conducir a nuevos descubrimientos.

Los resultados de los tres grupos en conjunto pueden resumirse: Se cubrió con vuelos un territorio más grande que la mitad de los Estados Unidos del que 800.000 km² nunca antes habían sido vistos por el hombre; se exploraron 200.000 km² de océano cubierto con hielo, donde nunca había cruzado buque alguno; 10.000 km de costa se descubrieron, se cartografiaron o se confirmaron en su posición supuesta. Diez cadenas nuevas de montañas se hallaron, entre ellas las más altas del mundo; nuevos grupos de islas, archipiélagos, penínsulas, islas aisladas, bahías, mares se identificaron y se pasaron en su situación a los mapas; algunos de los glaciares más grandes del mundo se avistaron y se fotografiaron; se exploró gran parte del altiplano polar. Se descubrieron nuevos oasis lacustres.

Al apreciar estos detalles hay que tener presente que hasta hace poco se consideraba un suceso geográfico el descubrimiento de sólo un elemento nuevo, como una montaña, un lago, un río, etc.

La elaboración detallada del riquísimo material de observación conseguido por el Almirante Byrd, ante todo la inspección minuciosa de las aerofotos con su gran valor informativo y su transformación en mapas geográficos ha de aportar mucho más material novedoso y más concreto de lo que Byrd pudo expresar en su breve informe en *The National Geographic Magazine* y el mundo geográfico y científico entero está esperando con gran expectativa la publicación definitiva de los resultados de su magnífica y exitosa empresa; lo mismo es de desear que los científicos de la expedición Ritscher que hayan sobrevivido al gran cataclismo aun encuentren el tiempo y los recursos para elaborar y publicar el segundo tomo del relato científico que se promete en el primero. (Véase nota al pie Nº 8.)

LA ARGENTINA Y LA ANTARTIDA

Por hallarse la Argentina –junto con Chile– tan cerca de la Antártida como ningún otro país del mundo, por tener la unión geográfica, geológica y geopolítica más estrecha con ella, como no la tiene otra región del planeta y por hechos y derechos de posición y de soberanía, por expediciones efectuadas y estaciones de observación mantenidas en ella desde decenios, no sólo le corresponde de jure y de facto la parte pertinente en este continente como dominio exclusivo e independiente, sino que se le origina el deber y la obligación de tenerse constantemente informada sobre todo lo que acontece en estas regiones, lo mismo como de fomentar su exploración y de participar en el aprovechamiento de sus eventuales riquezas.

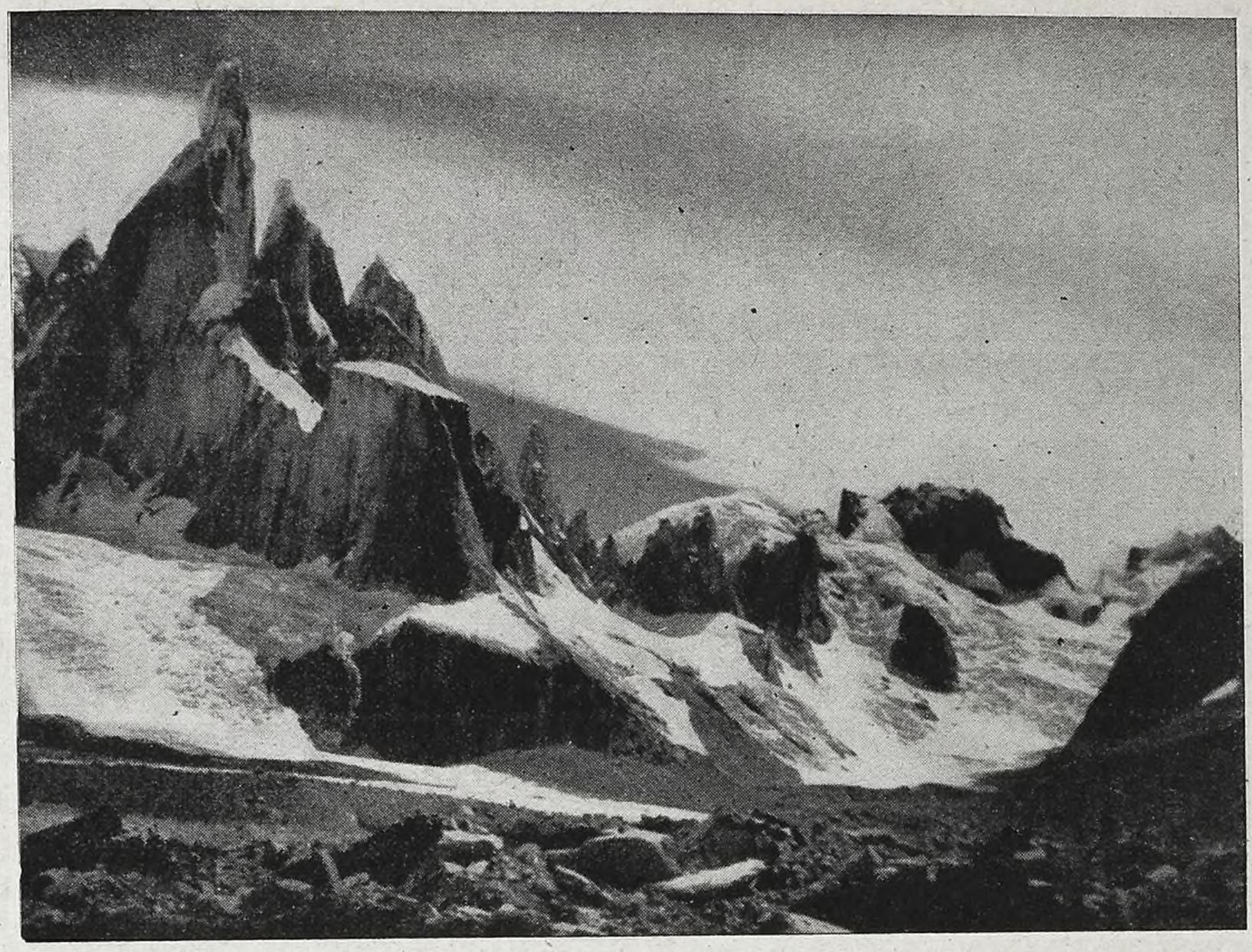


FIGURA. 14. *El cerro Torre, de 3020 m de altura, se alza al noroeste del cordón Adela y cierra el campo de hielo que cubre el valle del Fitz-Roy en plena cordillera argentina, a la latitud austral de 48 ½°, 23° más al norte de la figuración representada en la* FIGURA 15.
(Fotografía terrestre tomada por el señor Néstor O. Gianolini.)

Como mejor forma para llegar a poseer paulatinamente un documento básico para todos estos propósitos, insinué en la "Revista Geográfica Americana", julio de 1947, Nº 166, pág. 11, se confeccione un relieve en escala grande —en 1:500 000 p. ej., con partes de interés sobresaliente en sueltos adicionales en escalas mayores— que se mantendría constantemente al día y que, expuesto en un gran salón, serviría para la ininterrumpida información de los técnicos y del público en general, interesado y continuamente a interesar, en aquellas zonas tan importantes para la Nación.

Tal relieve en 1:500 000 de la zona argentina tendría como dimensiones unos 9 m de largo y 8 m de ancho.

Se le puede colocar horizontalmente en el suelo con galerías elevadas en su derredor, para comodidad de los espectadores o verticalmente contra una pared, quizás, también, con una galería paralela a media altura, para poder distinguir bien todos los detalles.

Un tal relieve permite, además, en forma rápida y económica, por medio de una instalación movible adecuada, confeccionar fotografías, como si fuesen vistas tomadas del avión. Estas fotografías representarían de inmediato, utilizando una iluminación adecuada, cartas planas con aspecto de alto relieve, según el sistema alemán Wenschow.

Estas fotocartas mantendrían documentado al día el estado momentáneo del relieve —e. d. de nuestros conocimientos geográficos de la zona en cualquier momento que por alguna razón convenga— en forma sistemática y periódica. La serie de estas fotocartas del relieve formaría con el tiempo una valiosa historia gráfica de los conocimientos nuestros de dicha zona, mientras que el relieve mismo constantemente estaría actualizado.

Por medio de una reproducción adecuada de las fotos se puede tener informado al público de una manera fidedigna, eficiente, continuada y barata, de cualquier acontecimiento de interés que se produzca en nuestra región antártica. Por films de truco a desarrollar con el uso del relieve, puede demostrarse el desarrollo de toda expedición terrestre, marítima o aérea dentro de un aspecto cartográfico perfecto, con el que poco a poco los espectadores se familiarizarían.

El relieve no sólo debería extenderse a las partes continentales, sino a la vez a las marítimas, porque así se aclararían con el tiempo dos de los problemas científica y, quizás, geopolíticamente más importantes en nuestra zona, que son:

La posible unión de los mares de Weddell y de Ross, lo que separaría la Antártida en dos partes, extendiéndose la zona argentina sobre ambas y, como segundo problema, el arco de las Antillas Australes.

Como se desprende de la Figura 13, el continente sudamericano se encuentra unido con el antártico por un amplio arco de tierras poco sumergidas en el mar, coronado por islas que sobre él se levantan: las islas de los Estados, Georgias, Sandwich, Orcadas y Shetland del Sur, hasta terminar en la península Graham, con profundidades en general bastante menores que 500 m, muchas veces de sólo pocas decenas de metros, salvo en valles profundos, como los hay en cualquier cordillera, que llegan hasta los 1000 m, o poco más.

El aspecto de la carta batimétrica de esta región se ha

modificado constantemente en los últimos años en favor de la teoría de la realidad de este arco de las Antillas del Sur. Cuando Kühn, hace unos 25 años, publicó sus conclusiones, en un apéndice a su artículo, la misma revista en que apareció advertía que observaciones batimétricas publicadas pero aún no llegadas a conocimiento del autor, hacían suponer que su opinión de que tal arco de las Antillas del Sur no existiese, no podría ser comprobada.

La eco-sonda o el radar en sus nuevas construcciones, facilitarán densificar mucho los sondeos en la zona y confeccionar como tarea apremiante para aclarar la sí o no existencia de dicho arco de Antillas del Sur, geopolíticamente de mucha importancia, una carta batimétrica exacta, tanto más que el uso del Shoran asegura hoy día la fijación geográfica de cada sondaje o serie de ellos.

Los geólogos y los geofísicos completarán por sus estudios los conocimientos de los hechos y de la razón de existencia de este arco e impresionante fenómeno geogenético, del que se conoce otro muy parecido, justamente en nuestro continente, en Centro América.

El relieve propuesto ayudaría a la vez por su evidencia inmediata.

La aclaración de este fenómeno tendría, además, un alto interés científico general, respecto a la transformación sufrida y a sufrir por la corteza terrestre en su génesis. Por ejemplo: al observador atento de la Figura 13 le queda la duda, cuando supone cierta la teoría de Wegener del desplazamiento horizontal de los continentes, de que, si al moverse toda esta región de la América y de la Antártida hacia el oeste, esta zona del arco de las Antillas del Sur, no ha podido seguir y ha quedado retenida por falta de masa a seguirla, abriéndose a causa de ello la gran fosa al este de 8000 y más metros de profundidad. O si, al revés, por existir esta profunda rajadura en la superficie de nuestro planeta –igual a aquella otra de la fosa africana que continúa por el Mar Rojo al Mar Muerto– la región del arco, para llenarla, está deslizándose paulatinamente hacia el este, formándose de esta manera su forma curvada.

Observaciones, ya sean astronómicas, tan cómodas actualmente con el aprovechamiento del servicio internacional de la hora, ya sean geodésicas a base del radar (Shoran), ya sean geofísicas, consistentes en observaciones de la gravedad en la tierra y en el mar, repetidas para hallar eventuales variaciones, podrán dar la clave del enigma después de una serie de años de observaciones sistemáticas y pacientes, que de seguro algún día han de emprenderse por el país soberano de estas zonas. Observaciones sísmicas completarán la serie de estas especulaciones.

La instalación de observatorios sísmicos en nuestra zona antártica, es de recomendar por tratarse en total de una región, de seguro aun en movimiento endógeno, con temblores y terre y maremotos frecuentes.

Existe, p. ej., entre otros, el hecho de que Drake en 1578 dió con una isla justamente en el lugar (74° W Greenwich y 57° S) en que hoy en vez de ella se encuentra el Banco Burnham (o Pactolus) de sólo 120 m de profundidad en

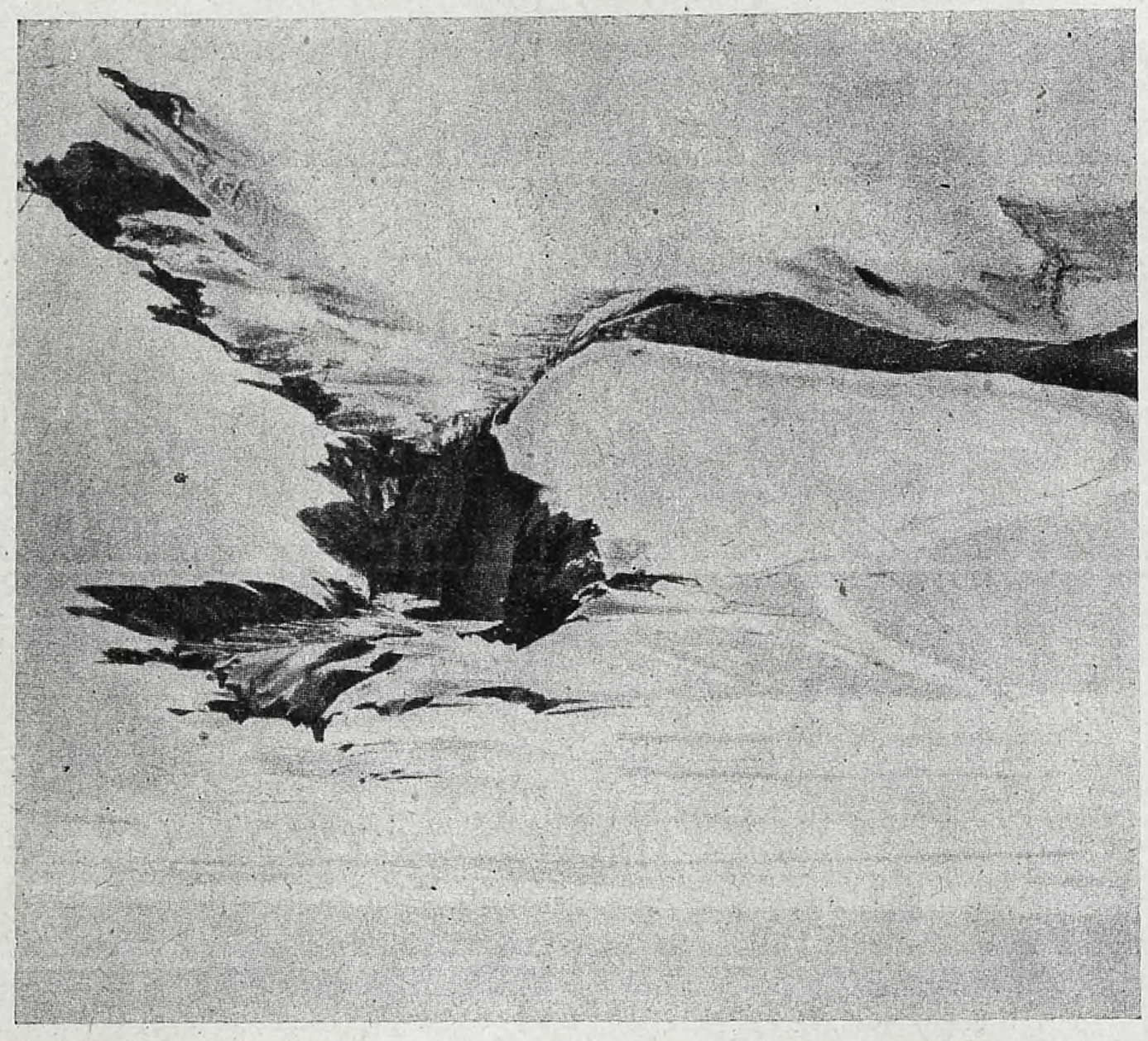


FIGURA 15. *Vista aérea reproducida de la segunda parte del primer tomo del libro de Ritscher sobre la expedición antártica alemana, plancha Nº 25, cuyo texto reza: "De la montaña Mühlig Hofmann a la latitud austral de 71° 45′ y la longitud E de Greenw, de 2° 15′, visto desde el SW. Una cadena montañosa decapitada con faldas abruptas que continúa hacia el NE sin variar sensiblemente su altura en aguda cresta con agujas sobresalientes."*

un mar cuyo fondo oscila entre los 1000 y 2000 m. (Ver "La Prensa", 19 de junio de 1948, 2ª Sección, pág. 4: "El Pasaje de Drake".)

La cuestión sería saber si el pirata inglés permaneció en aquél en un témpano de las dimensiones enormes que existen en estos océanos, amarrado sobre el bajo fondo Burnham creyéndolo isla por la vegetación que observó o si se hallaba sobre un cráter —la descripción de la isla así más bien lo hace suponer— que en una catástrofe posterior ha desaparecido, como sabemos que el puerto-cráter de la isla Decepción está en fuerte movimiento.

Se han observado muchos casos como el de la isla Elisabeth de Drake, tanto de islas que desaparecieron como de otras que nacieron de los fondos del mar.

Un sondeo detallado de la región del banco con pruebas de suelo sacadas del fondo podría aclarar las dudas aún existentes.

Los problemas más inmediatos y de mayor interés económico que estos geofísicos nos presenta la Antártida y sus mares adyacentes empero, con respecto a la meteorología y la vida y condiciones de existencia de la ballena.

El comportamiento climático de estas zonas es la cuna de nuestro tiempo y su buen y eficiente pronóstico estriba en una atenta observación de sus oscilaciones que en sus consecuencias llegan a toda la América del Sur y ante todo a nuestro país.

Existe al respecto, entre muchas otras publicaciones en que han de contarse las frecuentes del Profesor Juan Jagsich de Córdoba, un interesante artículo sobre el Clima Antártico en *Petermanns Mitteilungen*, año 1901, pág. 131, en el que se considera su relación con el período de variación climática de Brückner. Estoy convencido que la actual existencia de las regiones lacustres, de las que aquí se trató detalladamente, tienen relación íntima con este período.

Todos estos problemas sólo pueden resolverse por una labor constante, prolongada y continua. Observaciones esporádicas, si bien en base a un convenio internacional o no, como las pueden comunicar a una central buques que navegan por estos mares, nunca reemplazarán las sistemáticas de las estaciones terrestres que la Argentina ya diseminó por la zona y las que puede efectuar una "nave meteorológica" —o varias— que recorre los mares de acuerdo a un plan premeditado y año por año.

Utilizando radar, eco-sonda, globos con radio-sonda y el moderno magnetómetro (o más bien dicho: variómetro magnético), de seguro, el trabajo por de pronto extenso, se ramificará, por los problemas que localizará, en una serie de investigaciones locales y especiales, dignos de una ciencia naciente como la nuestra. P. ej., sábese ya ahora de dos regiones antárticas bien circunscritas que por sus condiciones pueden considerarse como que en ellas se originan los tiempos reinantes en el hemisferio austral.

A la par con estas observaciones meteorológicas irían las de las profundidades y constitución de los fondos de los mares, corrientes marinas, temperaturas y salinidad de las aguas en distintas profundidades y las biológicas.

La ballena azul, el animal más grande de nuestro planeta y que, después de nacer se dice aumenta a razón de 90 kilos por día, llega finalmente a más de 30 m de longitud y a un peso mayor de 150 toneladas, de las cuales 27 son de grasa y 4 de hígado. Anualmente se "cosechan" millones de barriles de aceite y más de medio millón de toneladas de carne de ballena.

Es natural que tal desarrollo y abundancia de un animal sólo son factibles a base de un alimento sobreabundante. En efecto, la ballena sigue en su migración a la de unos cangrejitos de 5 a 10 centímetros que habitan en los bordes del hielo epicontinental en enormes cantidades y éstos a su vez viven de las diatomeas, pequeñas algas que colorean el agua como lo describimos al tratar de los lagos de las regiones lacustres.

Redúcese así el estudio de la vida de las ballenas, de su caza, conservación y eventual crianza al de las diatomeas, sus hábitos y condiciones de existencia.

Bien sé que todo lo que aquí expongo y podría seguir exponiendo ya es perfectamente y mejor conocido y discutido por nuestros sabios y entendidos en materia antártica. Véase al respecto, entre otros, a: Pascual Sgrasso, *La Antártida Argentina,* La Plata, 1948, Instituto del Museo; Guillermo O. Wallbrecher, *Estudios y trabajos oceanográficos en la Antártida,* Universidad Nacional de La Plata, 1948; Luis M. García, *Expedición a la Antártida,* 1947, en "Argentina Austral", Nº 197, pág. 37 y en Anales de la Soc. Científica Argentina, febrero 1948; Carlos E. Menéndez, *La Flora Fósil en la Región Antártica,* "Argentina Austral", Nº 200, pág. 10; Julián Pedrero, *Tierras Australes de América,* "Argentina Austral", Nº 197, pág. 55, y muchos otros artículos en esta misma revista y en otras.

Tarea fundamental para cualquier investigación y proyecto ulterior es al igual del levantamiento batimétrico del fondo del mar el levantamiento topográfico de la tierra firme.

Sumamente difícil, peligrosísima, lenta o materialmente imposible efectuarlo en su totalidad, sería este levantamiento empleando medios terrestres, empero, como lo demostró la labor y el resultado cartográfico publicado en el libro de Ritscher a base de las sabias mediciones de Von Gruber, hoy día ya no presenta ningún impedimento serio usando la estereoaerofotogrametría sin la necesidad de pisar las tierras que se levantan.

Este método no solamente permite confeccionar la carta topográfica, geofísica, geográfica, y en parte geológica, sino estudiar, a base del valor informativo y métrico de las vistas, todos los problemas físicos conexos con la configuración de la superficie terrestre y sus modificaciones con el tiempo, ya que no es difícil repetir estos levantamientos periódicamente, cada vez más fácil por servir de guía lo anteriormente hecho y las experiencias aglomeradas y por el empleo siempre perfeccionado de los métodos electrónicos que en la época de Ritscher-Von Gruber aun no existían.

El hielo es una especie de roca más moldeable, de manera que sigue con mayor rapidez a las influencias externas. Estudiando estas variaciones así más accesibles, de seguro el geógrafo y el geofísico podrán deducir de ellas importantes conclusiones respecto al comportamiento de las rocas "verdaderas" y de la corteza terrestre en su vida milenaria.

Al hacer los levantamientos fotoaéreos conviene no perder de vista ni esta circunstancia, ni la otra importante que la Antártida se extiende en nuestra cordillera hasta la latitud de 46° S, es decir, hasta a poco más de una hora de vuelo al Sur de San Carlos de Bariloche.

Estableciendo en esta localidad la desde tiempo anhelada *Universidad Patagónica* que atendiera la zona pertinente de un gran futuro próspero de la República, como lo hacen las otras universidades nacionales con las suyas, esta nueva casa de estudios tendría inmediatamente a mano para su *Instituto Antártico* el gran laboratorio del *inlandeis* del que se trata al principio del presente artículo,

pudiendo educar en este su gabinete cordillerano en "condiciones polares" a nuestros futuros exploradores antárticos y contrastar y colacionar en calma y con comodidad problemas que ha planteado la Antártida en su geografía, geofísica, micrometeorología, geología, geogenética, glaciología, etc. Lo mismo se establecerán por el trabajo en él las cuestiones o enigmas para cuya solución no bastan sus situaciones ya algo "suavizadas", subantárticas, sino es necesario recurrir a las más grandiosas de la Antártida misma.

¿No será posible hallar en la Patagonia "zonas lacustres" no congeladas en medio de desiertos de hielo y estudiar su origen y "vida"?

Las figuras 14 y 15 demuestran con entera claridad que las formas morfológicas existentes en aquella parte de los Andes y en plena Antártida tienen una misma configuración y origen, con lo que queda concretada la veracidad de las manifestaciones recién hechas.

Ninguna montaña extrapolar del mundo lleva una glaciación fuerte similar como los Andes patagónicos.

NOTAS

(1) También se les acercó hasta dos metros una ballena grande común que, sumergida y nadando debajo de la balsa, les acompañó un buen rato. Detalle sobre el leopardo marino, la única foca antártica que ataca al hombre, y la orca o ballena asesina, el terror de los mares australes, que acomete todo ser que se encuentra en el agua y que puede tragar entero un lobo marino, véase en Hans Helfritz, *Zum Weissen Kontinent,* Editorial "El Buen Libro", Bs. As., 1947, págs. 96 y 104.

(2) *Patagonia,* Sociedad Científica Alemana, Bs. As., 1917, tomo I, pág. 28. En dicha publicación se halla descripto el primer intento de cruzar el sector sur del *inlandeis.* Más información al respecto véase en Fritz Reichert, *Auf Berges und Lebenshöhe,* 2 tomos, Bs. As., 1946, libro que pronto aparecerá traducido al castellano.

(3) Entregado el manuscrito del presente artículo apareció en los números 2 y 3, año 1º, pág. 3 de "Agua y Energía", Bs. As., noviembre-diciembre, 1947, una consideración al respecto. Véase también: "Argentina Austral", Nº 191, pág. 15. Norberto Cobos, *La disminución de las aguas en la Patagonia.* Será de gran utilidad el estudio sistemático de nieves y hielo.

(4) Alfred Ritscher, *Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-1939* (Resultados científicos y aeronáuticos de la expedición antártica alemana), Leipzig, 1942. Tomo I, vol. I, texto con 56 figuras y 3 planchas en colores; vol. II, con 57 ilustraciones, vistas aéreas, en parte estereoscópicas y 4 cartas. Sobre esta expedición nos informan los Anales de la Soc. d. Est. Geogr. "Gaea", tomo VII, 2ª entrega, 1945, pág. 467. De la aparición del II tomo no se tienen noticias.

De los principales resultados de las expediciones norteamericana y alemana se ocupa "La Prensa" de Bs. As., marzo 31, 1947, pág. 11, y más extensamente la "Revista Geográfica Americana", Bs. As., julio 1947. Véase también "La Prensa", octubre 1947, "Los lagos de la Expedición Byrd".

(5) Los aviones con sus tripulaciones habían cruzado ya 91 y 63 veces respectivamente el Atlántico en el servicio normal de correos y pasajeros de la Lufthansa entre Africa y el Brasil; tenían cada uno dos motores de 630 H.P., pesaban cargados 10.500 kg y poseían una autonomía de 2.500 km en 16 horas de vuelo.

(6) La plataforma de Plaza de Mulas se encuentra, p. ej., sobre un geloide, retenido como residuo de un ventisquero en una pequeña depresión del terreno, recubierto por un resto de morena.

(7) "Revista Geográfica Americana", Nº 166, pág. 4.

(8) Según noticias periodísticas recientes, parece que, lo mismo como los norteamericanos, tampoco los ingleses sabían algo de la aparición del libro de Ritscher, del verdadero alcance de la expedición antártica alemana y del descubrimiento de los lagos deshelados, asunto comprensible, si se tiene presente que la mencionada obra apareció en plena guerra. Ultimamente, según esta misma noticia, exploradores polares ingleses se han puesto en contacto en Hamburgo con uno de los aviadores polares alemanes que colaboraron en el descubrimiento de los lagos, de manera que es de esperar que las investigaciones de tan importante descubrimiento continuarán y que se salve del olvido el valiosísimo material fotográfico y de demás observaciones que se hallaba en su tiempo aún en manos alemanas y que se había proyectado publicar en un segundo tomo del libro de Ritscher.

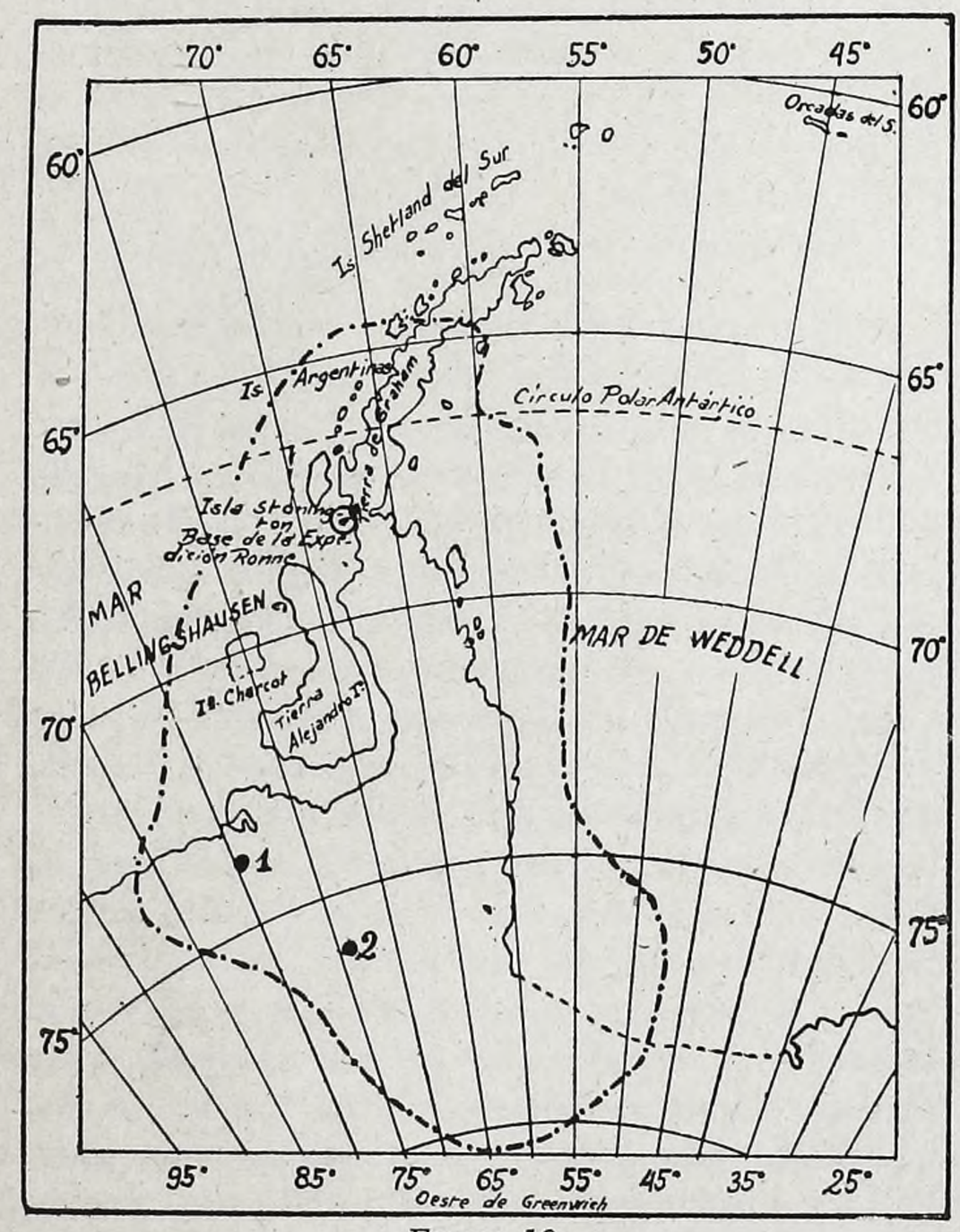


FIGURA 16.
Croquis para observación de la Expedición Ronne, con base en la isla Stonington.

P.S. — Desde la terminación de la redacción del presente artículo (diciembre de 1948) se han sabido diversas nuevas sobre expediciones a la Antártida Argentina y sus resultados. Cito solamente:

Una expedición inglesa compuesta de 4 geólogos descubrió en el verano polar 1948-49 nuevos lagos y ríos libres de hielo al S del círculo polar. La expedición salió en la segunda mitad de octubre de Stonington, en Tierra o Península de Graham y en un viaje de 90 días en que recorrió 940 millas, llegó hasta 71° 35′ S o sea 305 km al S del círculo polar. En esta región notaron que el frío disminuyó cuanto más llegaron al S y descubrieron montañas enteramente libres de hielo y muchos riachos y lagos no helados hasta con extensiones de 1,5 km. Al S de los 70° el tiempo era más despejado y más constante que más al N.

Parece que a principios de 1949 salió otra expedición inglesa a la región de los Lagos Schirrmacher descubiertos en 1939 por la expedición alemana de Ritscher. En esta exploración de 1949 toma parte uno de los aviadores alemanes que en 1939 estuvo presente en el descubrimiento del fenómeno entonces absolutamente inesperado y fantástico de la existencia de regiones y aguas desheladas en plena Antártida. Son de esperar datos novedosos por la confrontación de lo visto en 1939 y diez años más tarde.

La expedición del Comodoro norteamericano Finn Ronne invernó de 1947 a 1948 al sur de la Península Graham y levantó por aerofotogrametría apoyada en puntos astronómicos en tierra, toda esta península desde los 65° S hasta el polo más una extensa zona adyacente del continente hasta los 78°S (ver la carta adjunta), cubriendo con fotos, en un total de 14.000, unas 450.000 millas cuadradas. Más detalles véanse en la próxima "Revista Geográfica Americana".

El resultado más contundente, además de la carta topográfica de Tierra de Graham que se ha conseguido, es el establecimiento de la no-existencia de una unión entre los mares de Ross y Weddell: ¡El continente antártico es *uno solo*!

En Estados Unidos de Norte América se halla en preparación secreta una segunda expedición antártica gigantesca que puede tener consecuencias internacionales de vasto alcance.

Abril de 1949.

TRADICION DE LOS OJOS VERDES

Un romance durante la colonización española de la Patagonia

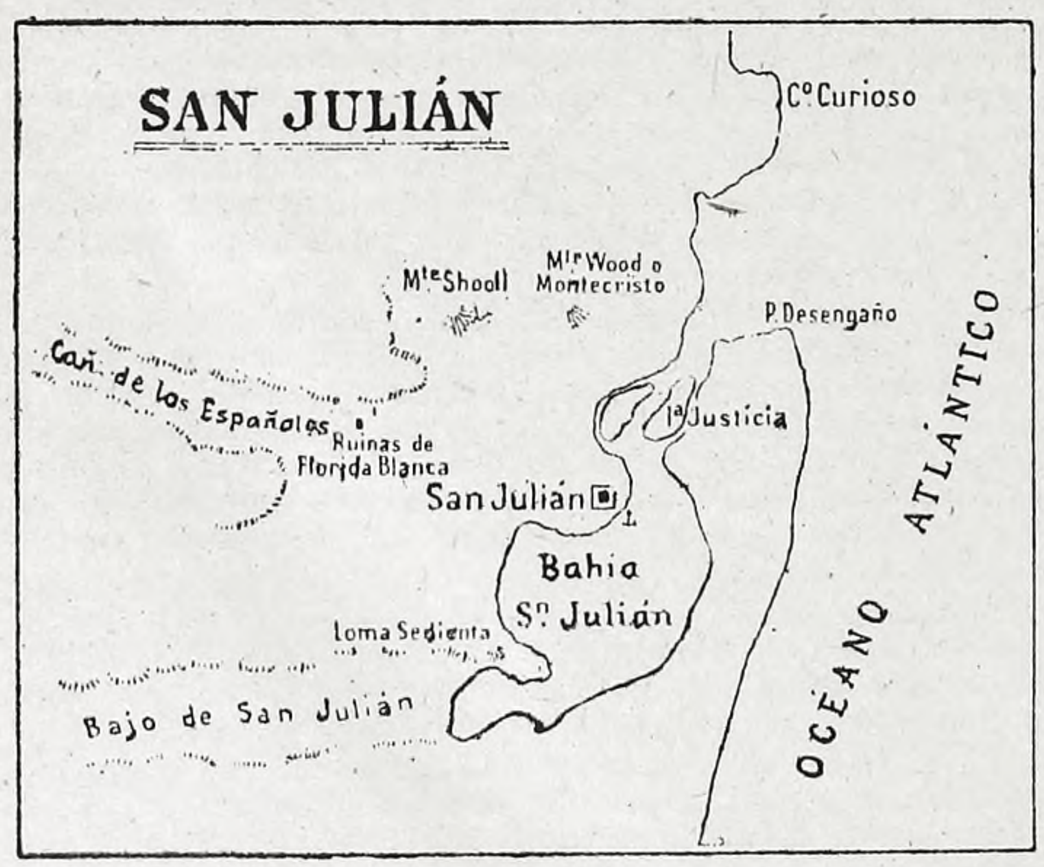
Por el Ing. Norberto B. Cobos

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

I

Después del desembarco en 1780 (1) en el Puerto de San Julián del personal, enseres, herramientas, provisiones, semillas y animales destinados a la fundación de una colonia en aquel puerto, el Jefe Superintendente Don Antonio Viedma resolvió hacerlo en la boca de un cañadón que se abría dos leguas al poniente hasta donde llegaban las aguas que brotaban en su parte superior.

Se había hecho un fuerte en cuyo recinto se hicieron habitaciones con el maderamen de la fragata Carmen, una de las naves que trajera a los pobladores la que se perdió dentro del puerto, y con techos de teja que se fabricó en el lugar, en las que se albergaron las autoridades, el personal administrativo, cuartel y maestranza. Muchas otras viviendas y hasta un hospital se habían hecho fuera de sus muros.



Croquis de la bahía de San Julián y sus alrededores.

En una tosca mesa en bancos de madera rodeaban a Viedma sus empleados, y hubo quien preguntó por qué le había llamado Florida Blanca a la Colonia.

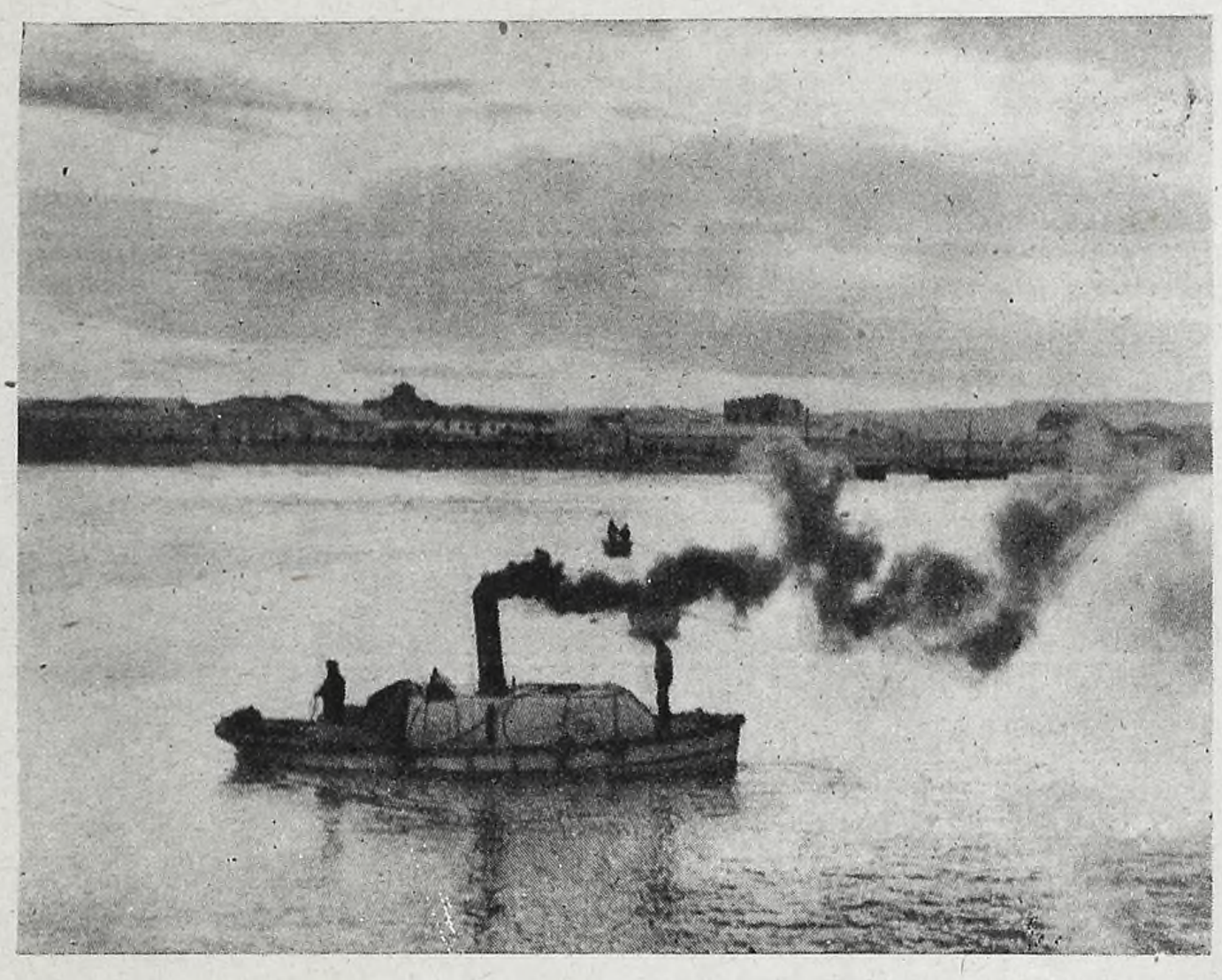
—Por Don José Moñino Conde de Florida Blanca, Ministro de Indias de nuestro Rey y Señor Carlos III —contestó Viedma—. A fe que este nombre debe pasar a la historia.

—Y esta Colonia que Dios proteja —contestó el escribiente— con todo lo que tiene se conservará por siempre. No es menos cierto —añadió— que la historia anterior de esta tierra, su descubrimiento por el portugués Fernando de Magallanes, y la entrada que aquí hizo el corsario inglés Sir Francis Drake, por lo que acá aconteció, son hechos poco comunes.

—Me interesa todo eso —exclamó Viedma.

A fuer de echársela de versado aquel escribiente que antes había hablado dijo:

—Por lo trágico diríase que lo sucedido está escrito con letras de sangre. Así, cuando Magallanes entró en este puerto en 1520 (2) el tesorero Luis de Mendoza, el Inspector Juan de Cartajena, el Capitán Gaspar de Quesada y el Contador Antonio de Coca, se complotaron para matarlo. Magallanes mandó una carta con el alguacil Espinosa desde su nave a la que Luis de Mendoza se hallaba, y al inclinarse a leerla recibió por el dador una puñalada en la olla del pescuezo, que lo dejó sin vida. Hizo que el criado Luis de Molina cortase la cabeza a Juan de Cartajena y los cuerpos de ambos fueron descuartizados en la playa en un improvisado cadalso. Gaspar de Quesada junto con un clérigo portugués, Pedro Sánchez Reina, que lo secundó, fueron abandonados en este puerto (3). Afortunadamente para estos dos últimos, el bergantín San Antonio entró y los recogió después de haberse apartado de la expedición de Ma-



El puerto de San Julián visto desde la cubierta del "José Menéndez".

(Foto Natalio Baró.)

gallanes en el Estrecho y seguido viaje por el Atlántico a España.

En 1578 (4), después de más de medio siglo, el corsario Sir Drake, un favorito de la Reina Isabel de Inglaterra que pirateaba y que fué el segundo navegante que dió la vuelta alrededor del mundo, encontró en tierra firme el cadalso donde Magallanes hizo la ejecución.

Él tampoco fué más feliz, pues descubrió que Thomas Doughtié trataba de producir un motín que pondría en peligro el éxito de aquel viaje. Se le juzgó de acuerdo con las leyes inglesas y fué condenado. Recibió, a su pedido, la comunión, y terminado el oficio religioso abrazó a Sir Drake y después de haber rezado por Su Majestad y el Reino colocó su cabeza sobre el bloque donde el hacha del verdugo separó su cabeza. Tuvo lugar la ejecución en la isla de más adentro de la Bahía, a la que se le ha llamado desde entonces Isla Justicia (5).

II

La Colonia llegó a su pleno desarrollo en 1782. Entonces podían calcularse 150 pobladores y a sus alrededores se había establecido con sus tolderías el cacique Camelo con 600 indios, que desde un principio prestaron una amigable y eficaz ayuda. Se produjo trigo y avena. Se había establecido un pequeño molino y se hacía pan con la harina del trigo cosechado (6).

Había dos negocios fuera del recinto del fuerte, provistos de mercaderías de tienda y almacén que traían barcos de Montevideo y Buenos Aires, los que comerciaban principalmente con los indios a cambio de plumas, matras, ponchos y quillangos.

La Felicia, hija de uno de estos comerciantes, era una muchacha de cabellos rubios, ojos verdes, alta y de esbelta figura, la que se consideraba la mujer más hermosa de la Colonia.

Antonio era un mocetón indio, alto y bien formado, con su vincha, saco, chiripá y su bota de potro. Le miraban las mujeres por su continente apuesto, y había dado en llegar al negocio dejando siempre atado al palenque su ensillado, un hermoso zaino.

Felicia, se había aproximado al caballo. En la palma de su mano lamía el animal unos terrones de azúcar, mientras que con la otra le frotaba la frente, donde se destacaba una mancha blanca como una estrella.

Antonio llegó hasta su caballo en momentos que éste empujaba a la moza en el hombro. Felicia se quedó inmóvil, sorprendida y asustada.

—Manso, muy manso —dijo Antonio— emparejando los pellones e invitándola a montar con

el gesto. En menos de pensarlo la levantó y la sentó con las piernas de un solo lado, alcanzándole las riendas e indicándole que se agarrara de las largas crines.

—Bájeme, bájeme —decía, afligida, mientras Antonio llevaba del cabestro al animal, que se movía al pasito.

—Vuélvame a mi casa —gritaba, señalando el almacén donde la volvió Antonio después de una corta vuelta.

Cuando la alzó para colocarla en tierra, su rostro rozó la melena de aquel hombre, y entonces se apartó presurosa, corriendo hacia la casa.

Felicia, después de una noche intranquila, pensó en lo acontecido la víspera. Le pareció que Antonio no le había hecho ningún mal y no se explicó por qué había huído de su lado.

Unos días después estaba llenando un cántaro de agua en un pozo próximo a la Colonia, cuando de improviso llegó Antonio y le ofreció su cabalgadura para volver a las casas.

Su negativa no debió ser suficientemente enérgica, pues poco después se encontraba sobre el caballo, mientras Antonio llevaba el cántaro. Esta vez llegaron sólo a los fondos del almacén, donde se despidieron.

III

Felicia se encontró poco después intranquila; germinaba en ella un sentimiento nuevo, de zozobra, de duda y de sufrimiento. Se dió cuenta que amaba a Antonio y no pudo alejarlo de su mente.

Averiguó dónde se encontraba y supo que vivía en un toldo con sus padres, y ahí se encaminó muy decidida recibiéndola el mismo sorprendido.

No era Felicia una mujer de situaciones indefinidas. Lo tomó a Antonio de las manos y le preguntó categóricamente si quería casarse con ella.

Ante la respuesta afirmativa, bañada en lágrimas, arrimó su cabeza al pecho de aquel hombre. Pero después pensó que los indios acostumbraban tener varias mujeres, y separándose, celosa, le preguntó:

—¿A mí sola?

—Sola, sola —le contestó Antonio, poniéndose una mano en el pecho como si pronunciara un solemne juramento y mirándola en los ojos.

Entonces se convenció de que aquel hombre primitivo siempre pensó bien y que dentro de él se albergaba un alma sana.

IV

Felicia preveía la tormenta que debía producirse cuando informara a su padre, pero nunca



La esposa del cacique Juan Catriel posando delante del toldo.

(Foto Srta. Pearson.)

creyó que éste la amenazara hasta con la expulsión del hogar; al par que valiéndose del Superintendente Viedma influía para que se prescindiera de los servicios de Antonio a fin de alejarlo de las vecindades de la Colonia.

Ante el furibundo padre, no pudiendo ver a Antonio, se sintió sola, abandonada, incomprendida, y prácticamente imposibilitada de hacerse valer por sí misma.

El domingo, a la salida del servicio religioso, pudo ver en la loma que limitaba la Colonia por el norte la silueta de Antonio al lado de su caballo. Aprovechando que su padre atendía a la clientela salió, y en el bajo se encontró con él. Se abalanzó a su cuello llorando convulsiva, y más por sus gestos que por las palabras éste comprendió la decisión de su padre.

A pesar de sus ruegos no accedió a llevarla al toldo. Este hombre no comprendía nada que no fuera regular tratándose de la mujer que amaba.

V

Antonio encargó a Viedma que la pidiera a Felicia, pero éste fracasó ante la incomprensión de su padre.

Entre la plana mayor de la Colonia se comentaba el acontecimiento: la unión de una española con un indio.

—Nadie podrá impedir que la Felicia se case —decía el escribiente—, es mayor de edad y al repudiarla su padre, con su actitud la empuja más hacia Antonio.

—Colijo —dijo el contador— que hay nobleza en aquel indio. Y se debe recordar que es el que más ha trabajado en el establecimiento de la Colonia.

—También —agregó el secretario— formó parte de la expedición que acompañó al señor Viedma hasta descubrir los lagos donde nace el río Santa Cruz.

—La cruza —dijo de nuevo el contador— empezó desde la fundación de Buenos Aires por Don Pedro de Mendoza; los españoles se casaron con las indias, y ahora nos sobrecoge porque es un indio que enamora a una española.

—El matrimonio puede realizarse —dijo el clérigo terciando en la conversación— abrazando Antonio la religión cristiana.

VI

Impuesto el padre que su hija se había encontrado de nuevo con Antonio, extremó sus rigores, y un buen día ésta había desaparecido del hogar.

La maledicencia la supuso en el toldo de Antonio, pero allí no estaba. La población entera se conmovió al comprender que se había lanzado al campo donde era sabido que no existía toldería vecina alguna donde poder refugiarse.

Salieron en su busca. La mayoría, personas incapaces de seguir un rastro, excepto Antonio que reconoció la impresión de los zapatos de la fugitiva desde su salida de la casa.

Su marcha al paso lento del caballo para no perderla le angustiaba, y aun cuando una vez en la meseta seguían los rastros al Sudoeste en dirección al bajo de San Julián, lugar en donde sólo había lagunas saladas, rocas ásperas y pesados arenales, pues dicho bajo había sido en otras épocas el fondo de un mar.

Al caer la tarde, desde la barranca distinguió con su vista de águila algo en la orilla de un salitral, donde se lanzó como una flecha desmontando junto al cuerpo inmóvil de Felicia. Consiguió hacerla tragar algunas gotas de agua, y ésta al abrir los ojos se encontró en el regazo de aquel hombre.

La obligó a comer unos pedazos de carne asada, y una vez que estuvo seguro de su reacción la paró al lado del caballo pasándole un poncho delgado por las axilas y anudando dos de sus esquinas diagonales. Una vez a caballo la levantó hasta sentarla delante y pasó el poncho por su propio cuello.

Algo inconsciente, Felicia se dejó llevar en una marcha lenta y penosa, y ya de noche se dió cuenta cuando llegaron al fuerte.

Antonio entregó a Felicia acogida solícitamente por los españoles, montó a caballo y se alejó.

VII

Una vez restablecida Felicia insistió ante el clérigo en sus propósitos, y éste resolvió autorizar esa unión razonando que no por ser secreta sería menos válida.

De ese matrimonio nació una niña rubia y de ojos verdes.

Cuando por orden del virrey se resolvió despoblar Florida Blanca en 1784 (7) se le ofreció a Felicia llevarla a Buenos Aires con su hija y su marido. Ella no aceptó, porque pensó que entre la civilización ese hombre primitivo podría llegar a perder algo de su personalidad y altivez, aquellas cualidades que tanto le apasionaron.

Poco más de un siglo después, en 1897, comprobé que en la tribu de un cacique llamado Ojos Verdes, por el color de sus ojos, predominaban las personas rubias y de ojos verdes; y bien puede ser de la simiente de Felicia, desde aquel día en que resolvió quedarse en el desierto al lado de su amado.

---

(1) El 28 de noviembre de 1780.

(2) El 19 de mayo de 1520 tomó posesión Magallanes en nombre de la Corona de España, y llamó Monte Cristo a la elevación que el Almirante Fitz Roy llamó Mont Wood en 1834.

(3) El 27 de agosto de 1520.

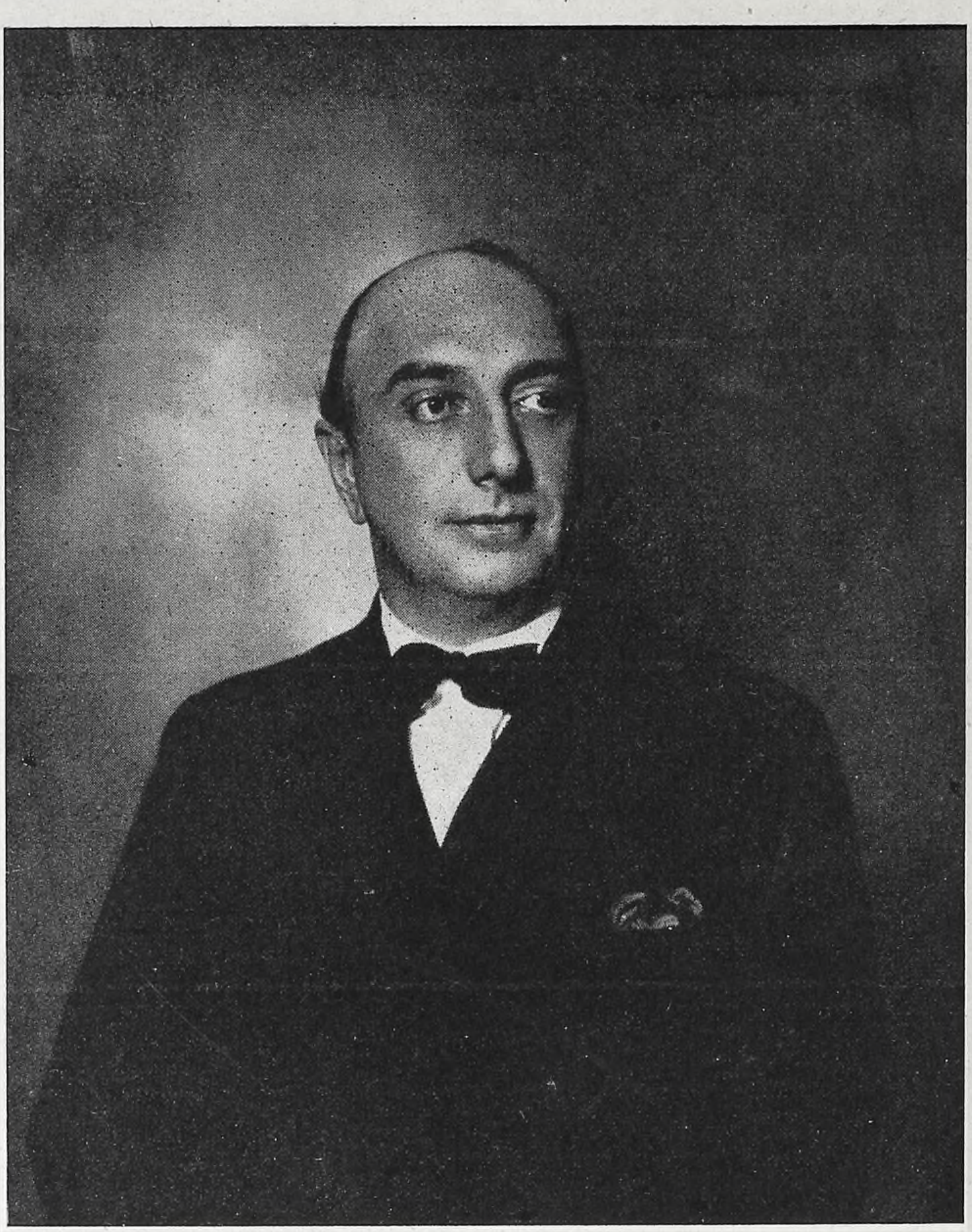
(4) El 5 de abril de 1578.

(5) Salió del Puerto el 17 de agosto y el 20 del mismo mes entró en el Estrecho de Magallanes.

(6) En 1897 se encontraba en las ruinas una de las piedras redondas del molino. Se distinguían los muros de las construcciones, los canales de irrigación, el horno donde se fabricaban las tejas. Encontré la reja de un arado, vasos rotos de vidrio, y monedas de la época de Carlos III.

(7) Fué abandonada el 29 de enero de 1784.





ROQUE BLAYA DOUGNAC en 1935.

"La vie est breve:
Un peu d' espoir,
Un peu de rêve
Et puis, —Bonsoir."

(Poesía encontrada en la cartera de bolsillo de Dn. R. B. D.)

Roque Blaya Dougnac

Síntesis interpretativa de un gran carácter

Por Julián Pedrero

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Hay hombres que sirven para todo, que cualquiera sea la índole de las ocupaciones por que se decidan harán muchas cosas, y que por cualquier camino por donde se lancen y perseveren llegarán muy lejos; otros, en cambio, marchan por el mundo como navegando con vientos contrarios y contra corriente. ¿Es el resultado de una vocación acertada? ¿Es la inteligente aplicación de una poderosa voluntad? Prescindiendo de las palabras "suerte" y "destino", aunque no desechándolas del todo, ¿qué se puede pensar a la vista de circunstancias o condiciones tan diferentes?

Desde hace varios años y por lo menos una vez cada treinta días, hemos mantenido cosa de veinte minutos de conversación con uno de esos afortunados hombres que llegaron hasta donde se propusieron, si en algún caso puede aludirse a la fortuna y fijar límites a los propósitos, deseos o ambición. Solos los dos, separados por una enorme mesa de trabajo de donde los papeles desbordaban hasta los muebles que ocupaban todos los rincones de la inmensa oficina —caja, armarios, otras mesas—, hemos hablado de los más diversos asuntos y nos hemos mirado en la variedad temperamental de todas las horas y estaciones. Nuestros rumbos eran muy distintos, tanto como las personales condiciones y, sobre todo, las circunstancias; pero algo había entre nosotros, y dentro de nosotros, en el carácter, en las disposiciones, en el ánimo o en alguna inexplorada zona del alma, que facilitaba una mutua comprensión y que, al menos por cuanto a mí respecta, daba motivo, pese a todos los contrastes, a una abierta simpatía y a una firme estimación. Le veía como en una prolongada desviación de la propia existencia y es posible que, a su vez, él me viera de igual modo, y hasta me inclino a sospechar que todos los hombres, llegando a cierta altura de la existencia, nos veamos y miremos en el mismo sentido. Cada persona recibe consigo, legado incalculable de los antepasados, un capital en bienes físicos y morales, materiales y espirituales, del que usamos o usufructuamos como Dios nos da a entender: ¿va mal gastado? ¿Va bien invertido?

En 1911 comenzaba a formar parte del personal de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia un muchacho que, dentro de esta empresa comercial, habría de ascender hasta uno de los cargos de mayor jerarquía; conocemos por él mismo el comienzo de su vinculación con la obra e intereses de Don José Menéndez. "Entre el cúmulo de recuerdos que atropelladamente afluyen a mi cerebro en estos momentos —dijo en ocasión de un homenaje al que más adelante nos referiremos—, se destaca el del primer día que me apersoné a tomar servicios en la Sociedad. Fué allá en Magallanes, una mañana de invierno. Me encaminé a ocupar mi puesto. El viento huracanado azotaba los copos de nieve contra mi semblante y el frío entumecía todo mi cuerpo en momentos en que me alentaba el calor abundante de mi espíritu..."

Se llamaba este muchacho Roque Blaya, nacido el 25 de febrero de 1886 en un pueblito de sonoridades moriscas, Mozarrón, en la provincia de Murcia, la más mora quizás de toda España, por sus tradiciones, sus gentes, sus cultivos, su clima... Tierra del sol fuerte y de las huertas bien regadas, donde se fabricaron las primeras sedas europeas y no muy lejos de donde se cosechan las únicas datileras de Europa. Desde ese paraíso de los fieles del Islam, nuestro joven, después de varios años de preparación y experiencia en este Buenos Aires a donde llegó como tantos otros compatriotas suyos en edad muy tierna, había saltado hasta el extremo austral del Nuevo Mundo: la ciudad chilena de Punta Arenas. Podemos imaginarnos, a poco que reflexionemos sobre tales hechos, el temple vigoroso y decidido de que estaría dotado el nuevo colaborador de Menéndez.

La vida de un hombre que cumple el destino que él mismo se ha venido buscando a través de años y de leguas resulta siempre aleccionadora, porque constituída con elementos sencillos, comunes y hasta triviales, éstos se amalgaman, gracias a una poderosa voluntad organizadora, de tal modo que llegan a ofrecernos el magnífico espectáculo de una personalidad de singular relieve, que cumple una función social determinada y utilísima. En resumen, he aquí un muchacho de ardiente imaginación y apasionada fantasía, ante cuyos ojos absortos se abren todos los caminos del mundo y todas las promesas de la vida, y que sólo necesita elegir, dar un paso y avanzar. Le esperan los abismos igual que las cumbres; una torpeza, y rodará; un acierto, y hasta las alturas. ¿Por cuál de todos los caminos se decidirá? ¿A qué atracciones de la mocedad prestará los oídos? Y ¿quién guiará sus pasos en los momentos difíciles?

Estamos en 1935. El muchacho ha llegado a la lozanía de los años. Es un hombre, en la plenitud de sus facultades, que cosecha los frutos de cuanto ha venido



Roque Blaya al comienzo de su juventud.

sembrando con esfuerzo y con paciencia. Ha sido nombrado director-gerente de esa empresa comercial a la que dedicó toda su energía y entregó todo su entusiasmo, y es en esa posición tan llena de responsabilidades y deberes, donde le hemos visto, conocido y, hasta cierto punto, intimado. Permítasenos una digresión con qué dar salida a observaciones que acaso puedan conducirnos a una aproximada, sino justa, valorización de las prendas de un gran carácter.

La ciencia de los números es la de las absolutas abstracciones y los mayores matemáticos de la antigüedad fueron, al propio tiempo, los mayores místicos, cosa que suelen olvidar o desconocer la mayoría de los hombres de aficiones poéticas. En éste, tan entregado a las combinaciones de las cifras hasta parecer absorbido por ellas y sus resultados, había un soñador tanto como un hombre práctico, y un esteta mucho más que cualquiera otra cosa; su inteligencia, que era clara, brillante y agudísima, estaba siempre alerta y vigilante bajo el imperio de una rigurosa voluntad, obediente, a su vez, a los mandatos de un temperamento sensible, sentimental, contemplativo y aun divagador. La vida humana está llena de aparentes paradojas, aunque quizás únicamente entre españoles se den estos caracteres tan extremadamente contradictorios, a la vez que tan misteriosos para el observador extranjero y tan difíciles de entender por quienes sólo juzgan por el espejismo de las apariencias; pero en el mundo de la realidad las fantasmagorías del Caballero andante se asocian con ventaja y armonizan a las mil maravillas con el buen sentido del Escudero, andariego también, y cuando falla o flaquea o fracasa el idealismo del uno, es el del otro, más confiado y vigoroso, el que por suerte acude para salvarle y conducirle a decisivas consecuencias. Fué don Roque un exitoso comerciante como hubiera podido ser un artista de talento, y hombre de negocios y de oficina, al igual que habría sido novelista genial, inspirado poeta y hasta monje de exaltado fervor; pasta no le faltaba e imaginación la tenía con exceso para hacer de su persona lo que el destino de los tiempos le hubiera aconsejado. Desde luego, en ningún caso habría quedado su personalidad a mitad de camino; fué cuanto quiso ser, dentro de los medios de elección en que le correspondió actuar, y esto ya es suficiente para que merezca toda la admiración de sus semejantes.

Y tanto es así, que ni el artista ni el escritor estaban enteramente sepultados bajo el cúmulo de las tareas cuotidianas del director-gerente de una gran empresa comercial; don Roque no pintaba, pero compraba buenos cuadros; no vivía de la pluma, pero escribía con rara destreza y extraordinaria agilidad, expresando con galanura y gallardía cuanto quería decir. En la colección de esta revista constan algunos trabajos suyos, que son esmeradas joyas de humorismo, y a través de cuyas palabras, precisas y cortantes, podríamos con facilidad encaramarnos hasta las alturas de un alma retraída y solitaria, pese a todas las apariencias de mundanal bullicio y mundanos triunfos.

Agreguemos que esa destreza suya, de cuyo peligroso halago no se dejó vencer, antes que escrita era oral. Hablaba con un dominio, tanto de sus facultades como de la atención del auditorio, que no conocía obstáculos. Y era la suya una palabra lenta, abundante en todo género



Blaya en la Patagonia.

de recursos, conducida hacia un fin en cualquiera de sus períodos, y siempre sin apresuramientos, sin tropezones, y —lo que más importa en todo orador o simple conversador—, sin dejarse avasallar, en uno u otro sentido, por las propias expresiones. Indudablemente los que saben hablar son aún más raros que los que escriben bien, y Blaya —hombre lacónico tras de su mesa de trabajo— hablaba, cuando quería, mejor que, si lo hubiera preferido, habría podido escribir.

El hombre de negocios —y éste es tema que alguna vez habremos tocado en el intervalo de nuestras entrevistas—, necesita olvidarse de la libre contemplación de las cosas, imprescindible para la fecundidad de una imaginación creadora, del mismo modo que aquél que es dueño de muchas voluntades ha necesitado primero entregarse a una sola preocupación, a un solo propósito. Para triunfar en un orden de actividades, hay que comenzar renunciando a otros muchos. En resumen, todo hombre de voluntad debe ser un buen jardinero de los jardines interiores; es decir, necesita sacrificar muchas ramas y aun muchas plantas para que lo restante crezca potente y armonioso, pues de otro modo no habrá en su alma jardines, sino selvas, materia bruta y no belleza inteligente y arquitectural.

Y por sobre todas las cosas era éste de quien aquí nos ocupamos un hombre de voluntad, de una voluntad potente, inflexible, organizadora, que había comenzado por encauzar las propias energías, posesionarse de las cualidades, disciplinar los sentimientos y cultivar las aptitudes. La poda fué completa, y del romántico soñador que cabe vislumbrar a través de algunos intersticios, llegamos a ese carácter cultivado y reconcentrado que todos hemos admirado. Blaya poseía un conocimiento de los hombres y de las cosas, al que debía ese aplomo y serenidad de quien sabe que camina sobre terreno firme, mientras sortea, como por instinto, los pantanos y tembladerales; dominaba con soltura cuatro idiomas extranjeros (francés, inglés, alemán e italiano) y, por lo que respecta al nuestro, con un par de palabras que escuchara llegaba sin vacilaciones a la raíz de cualquier asunto. Viajes, lecturas, estudios, conversaciones. . . Creemos que toda la vida de este conversador ameno, pero que nunca hablaba inútilmente, fué un largo aprendizaje. De uno de sus viajes por España, en plena juventud, vino casado con la distinguida dama que le acompañó hasta algunos años, dejándole un hijo, mayor y con hijos a su vez actualmente.

Un llamado de los tres aparatos telefónicos o cualquiera otra interrupción y, mientras el director-gerente escuchaba e impartía breves órdenes, el visitante utilizaba la ocasión para deslizarse tras alguna idea favorita. La luz del día penetrando por los vidrios de un arco de medio punto a ras del suelo se asociaba con la de los tubos de ese nuevo artificio de iluminación que va sustituyendo al de las lámparas, resultando una claridad rodeada de penumbras, propicia para el trabajo meditativo al establecer hermandad con el silencio de una oficina de techo bajo a la que llegaban perezosos y atenuados los ruidos de la ancha avenida. Era un ambiente de sabor parisino, cargado de presencia humana, henchido de acción cerebral, pleno de horas y de inmensidades. Los ojos, ya acostumbrados a los accidentes de esta especie de gruta, buscaban en la pared más sombría y apartada una ventana abierta, no a la calle, sino al infinito. Esta ventana consistía en un cuadro y este cuadro encerraba una pintura, un óleo, a largas y espesas pinceladas, con más luz que color y más color que dibujo. En la luz de ese cuadro se resumen recuerdos y esperanzas, realidades y ensueños, de toda la humanidad; ¿cómo expresar aquí siquiera un poco de cuanto ella significa?

Era el mar. Una superficie sutil y temblorosa entre abismos y tinieblas, arriba, abajo y en los horizontes, y en medio, lejos del espectador, una barca con un grupo de hombres, atentos, con atención de todo el cuerpo, al prodigio que hasta ellos se aproxima. La luz divina, sustancial y eterna de alguien que marcha sobre el agua, una luz que anula los detalles, que no permite pensar en ellos, ilumina la escena, la oficina y el mundo. El ser humano materializa cuanto toca, y luego se aflige porque la materia de sus acciones aplasta los aleteos de su alma. Los sencillos, los desesperados, los pobres de espíritu, es decir, los elegidos por quien más supo elegir, piden milagros para creer; pero todo el que cree también pide milagros y el que no los pide es porque sólo tiene ojos y ambiciones para las relativas verdades de su pequeña humanidad.

Allí, entre una hilera de aparatos telefónicos y varias pilas de papeles, ha pasado las principales horas de su vida nuestro director-gerente, venturoso con toda evidencia, porque así utilizaba sus energías poderosas en una obra útil y grande. Jamás faltaba, con excepción de algunos días en los últimos tiempos, a esa cita diaria con su destino.

Don Roque Blaya Dougnac hablaba poco, y nunca de sí mismo, quizás con una sola excepción: el banquete que le fué ofrecido por sus compañeros de tareas al hacerse cargo de la dirección de los negocios de la Importadora. En ese amistoso homenaje, al agradecerlo, dando salida al entusiasmo, se complació en las emociones recordatorias y a nuestra vez recordadas en otro lugar de este comentario. Y fué en ese momento del triunfo, cuando, con una seriedad inusitada fuera de su oficina, condujo a los comensales a la idea más personal y más influyente, según nuestra opinión, para la evolución y encumbramiento de una vida humana; repetiremos sus mismas palabras: "...y os ruego que me acompañéis a brindar por la que en todo momento me acompaña con cariño: ¡por mi madre!"

Fallecida recientemente esta cristiana y virtuosísima señora, la existencia del hijo que la invocaba en la hora de las alegrías y de los olvidos, acentuó visiblemente su declinación. Y así llegó la mañana en que el director-gerente de esta empresa cuyos asuntos múltiples pasaban todos por sus manos, no acudió al puesto. Juntos vivieron madre e hijo, y juntos deseamos queden reunidos, igual que en la eternidad, en las palabras últimas de esta despedida.

Don Roque Blaya Dougnac es despedido por sus amigos

Transcribimos en esta doble página, y en el orden con que fueron pronunciados, los discursos de despedida a los restos de Don Roque Blaya Dougnac antes de ser depositados el domingo 5 de junio en su última morada del cementerio de la Chacarita. A través de esas nobles palabras vemos no solamente el dolor de los amigos y colaboradores por la pérdida sufrida, sino también algunos de los más destacados rasgos del director-gerente de la Importadora considerados desde puntos de observación diferentes, pero todos coincidiendo en la apreciación de una energía constante y laboriosa junto a una bondad asidua y sin ostentaciones.

De Don Domingo Viera, por el personal de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia

El personal de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, conmovido de dolor, llora la pérdida de su inolvidable Jefe, en quien se encarnaban todas las virtudes de los que se destacan en la vida por excepcionales dotes.

Las palabras no pueden expresar la consternación que en el seno de esta gran familia nuestra, nos ha causado a todos la pérdida de nuestro malogrado señor Blaya. Parece un sueño. Hasta pocas horas antes de que su corazón dejase de latir, nos acompañaba en las tareas cotidianas, durante las cuales no desmayó nunca su actividad ni su privilegiada inteligencia. Hoy, ¡quién lo diría!, lo vemos con inmensa tristeza en brazos de la muerte, traicionado por ese mismo corazón que lo impulsó siempre, en todos los actos y momentos de su vida, a ser luchador, magnánimo y bondadoso.

Cuantos fuimos sus colaboradores, sin distinción de jerarquías ni edades, llevaremos en lo más hondo de nuestros corazones el recuerdo perenne del Jefe ejemplar, que en todo momento y al través de muchos años, nos orientara y guiara con la alteza de miras y de sentimientos que sólo poseen los que son elegidos por la Providencia para ser en todas partes, como él lo fuera, el primero entre los primeros, en saber, clarividencia y dinamismo.

Fué para todos nosotros algo más que el gran jefe: fué un cariñoso y generoso padre, siempre dispuesto a las más nobles acciones y a interpretar con equidad las ansiedades y aspiraciones de sus subalternos.

Don Roque: la Santa Religión Católica nos da el único consuelo que ya cabe en estos angustiosos momentos ante los designios del Ser Supremo: el saber que Él os tiene abiertas de par en par las puertas del Cielo, para que descanses en paz.

De Don Epifanio Sica, en nombre del Centro Marítimo de Armadores Argentinos

Señores:

Ayer, en el trajín diario que demanda nuestras actividades, los armadores argentinos recibimos un rudo golpe, que puso a prueba la entereza de nuestros espíritus; la noticia del fallecimiento del señor Roque Blaya Dougnac, conmovió al Centro Marítimo, por lo inesperada e irremediable.

Hay momentos en la vida, en que dudamos si el alma varonil es suficientemente fuerte para controlar el desahogo que demanda el afecto. La congoja que nos produce la pérdida de un amigo a esta altura de la vida, nos sume en hondas reflexiones.

Debo hacer grandes esfuerzos para mantenerme sereno y poder interpretar en mis palabras de despedida el sentir de todos los armadores argentinos.

Se nos fué Roque Blaya en la plenitud de sus facultades, cuando aún se esperaba mucho de su experiencia y capacidad; la muerte nos arrebata al caballero ejemplar, cuya hidalguía hispánica jamás desmintieron sus actos; al hombre que amó a la Argentina como si fuera su patria.

Asimilado a nuestro medio desde muy joven, se vinculó a las actividades mercantiles en Punta Arenas, junto a los visionarios que, como él, creyeron en el porvenir del Sur de nuestra América. No retaceó esfuerzos, no malogró esperanzas; puso en el desempeño de sus tareas toda capacidad de trabajo, su lúcida inteligencia, la disciplina de su carácter, y desde ayer, que entró solemnemente en la eternidad, podemos considerarlo un nuevo eslabón de la cadena de forjadores de esa Patagonia que marca nuevos rumbos a la Argentina.

Hace apenas un mes, el Centro Marítimo de Armadores Argentinos, por sus atributos de hombre inteli-

gente, justo y ecuánime, por el valor de sus ideas y consejos, lo había designado miembro del Tribunal de Honor. En mérito a tales condiciones, la baja que experimenta nuestra institución, es muy grande y dolorosa, porque se nos va para siempre un amigo que sabía poner cariño sincero y calor de humanidad en su trato.

Señores: soportemos nuestro dolor, y aceptemos las acciones reservadas a Dios, emulando así el espíritu cristiano de quien venimos a despedir.

El Centro Marítimo de Armadores Argentinos rinde al señor Blaya el emocionado homenaje de su respetuoso afecto, y cada uno de sus miembros, en particular, lo despide con profundo cariño, puesta su fe inquebrantable en Dios, que da paz y tranquilidad a las almas de los justos.

De Don Casimiro Lana-Sarrate, por el Rotary Club de Buenos Aires

El Rotary Club de Buenos Aires no puede faltar en este momento del último adiós al que fué nuestro muy estimado compañero, don Roque Blaya Dougnac. Don Roque —como le llamábamos los amigos del Rotary—, fué para nosotros verdadero modelo de caballerosidad, finura y bondad. Siempre correcto, afable, sonriente y ameno, era, además, algo así como la esencia del bien, dispuesto siempre a servir a los demás sin pensar en sí mismo. Era feliz cuando veía felices a quienes le rodeaban. Llenar el vacío que deja, será misión difícil de cumplir.

Dijo un gran pensador que hablar es plata y callar, oro. Esta frase alcanza su más honda significación al perder para siempre a un ser querido. Por ello, estimamos que la mejor oración fúnebre es el silencio del dolor. En silencio también, en breve lapso, volveremos los compañeros del Rotary a colocar una placa de bronce en la tumba del que fué nuestro gran amigo, para perpetuar el recuerdo de nuestra estimación. Mientras llega ese día de rendir a don Roque ese modesto homenaje, abrumados por la aflicción nos despedimos hoy de sus despojos con un sentido "descansa en paz".

Del Presidente de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, Dr. Carlos Menéndez Behety

En la plenitud de su fecunda acción y repentinamente, como un roble que se troncha de golpe ante un violento temporal, ha caído un héroe comercial de la Patagonia, después de cerca de cuarenta años de continua labor en la Sociedad Importadora y Exportadora de la Patagonia. Escaló sus posiciones, jalón por jalón, hasta llegar a la cúspide, en que llegó a ejercer, desde hace quince años, la Gerencia General de la Sociedad que fundaran los viejos "pioneers" patagones.

Tuvo tal acierto en el desempeño de su función directiva, puso tanta dedicación, fué tan constante e infaltable en sus deberes, que parecía atornillado en el sillón de su Gerencia, y no se concebía entrar en su sala, sin encontrarle sentado entre un mar de papeles.

No fué un hombre dinámico en el sentido de la movilidad, pero lo fué, y en un grado extraordinario, en el sentido de su viva imaginación.

Poseía una inteligencia clarísima, un corazón bondadoso y un espíritu selecto. Fué un enamorado romántico de la Sociedad que regía, a la que dedicó todos sus desvelos, y puede decirse que a ella consagró todos los esfuerzos de su vida.

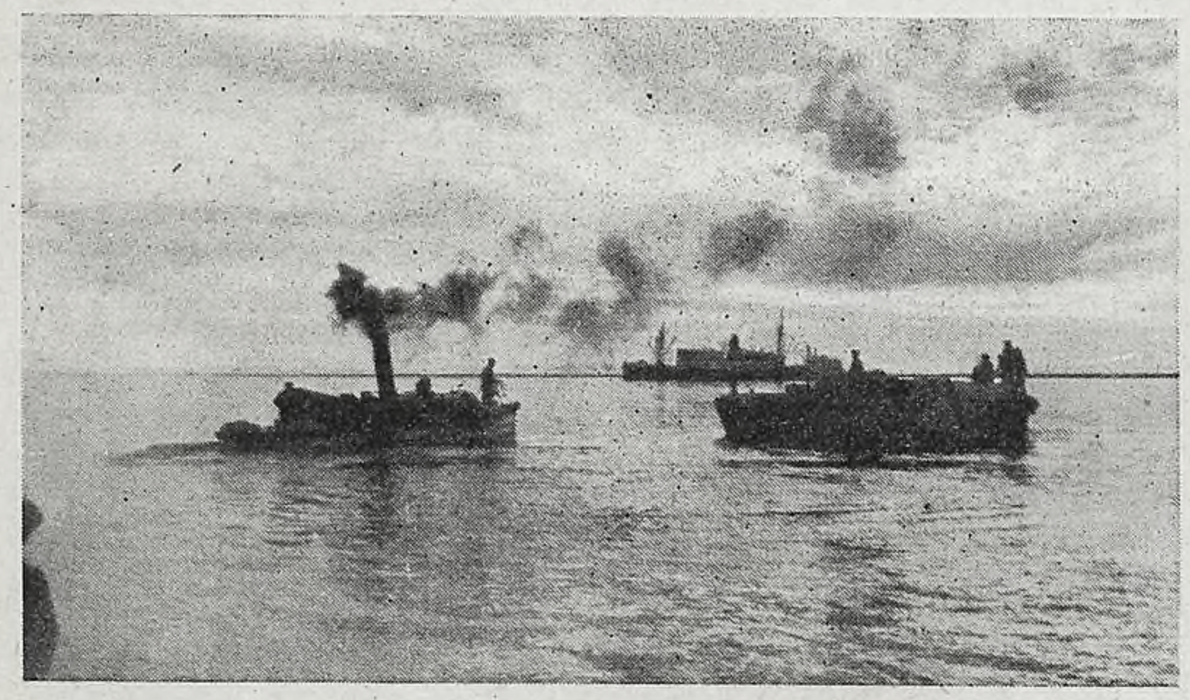
Fué el orador obligado de todas las reuniones y comidas de la Sociedad. Era maestro de la ironía, y los amigos y colaboradores no le perdonaban que quedara silencioso en todas las ocasiones en que la Sociedad se vestía de gala y se congregaba para celebrar algún acontecimiento feliz. Bregó y consiguió hacer de sus cooperadores en la Sociedad una familia que se llama "ENOSIS", y él supo enarbolar el pendón y llevar al triunfo esa bandera familiar.

Fué el amigo generoso, fué el gerente justiciero, fué el trabajador incansable, y se perfilaba, dentro de una modestia infinita, todas las condiciones que caracterizan al gran caballero.

Yo le rindo, en nombre del Directorio y como el amigo más viejo y más próximo, el homenaje de mi admiración y mi afecto.

De nuestros corazones brotan las lágrimas más sinceras y sentidas al cumplir con el triste deber de despedir los despojos de un hombre que formó su personalidad con el trabajo y la destacó con su capacidad, inteligencia y hombría de bien.

Nosotros, que lo recibíamos con encanto en nuestras reuniones, lo despedimos hoy emocionados con un recuerdo perenne y con un amor profundo.



Embarque en el puerto de Santa Cruz.

Trelew recibe al Ministro Dr. Oscar Ivanissevich

(Envío de nuestro Corresponsal.)

Uno de los actos más significativos con que fué agasajado el Ministro de Educación por la población de Trelew consistió en el almuerzo a que se refiere la crónica que extractamos de nuestro colega local "El Pueblo".

En la mitad de la comida comenzó en honor de la comitiva a actuar el Coro del Colegio Nacional presentándose en forma impecable con el uniforme que le asignaran las autoridades y los profesores de música en su creación al final del año 1947.

Después de interpretar "Aurora" en homenaje del señor Ministro, el coro cantó a tres voces "Canto del Trabajo", y "Cantando a Trabajar" de las que son autores de la primera S. E. y de la segunda la señora hermana del señor Ministro. Fué tan admirable la interpretación de las canciones que, en un gesto espontáneo, el Sr. Ministro se levantó para felicitar a los señores profesores Clodwyn Ap. Jones y Señora Delia Miranda de Polanco.

A los postres, el señor Rector del Colegio Nacional, hizo uso de la palabra, entregándole al final de las mismas una medalla de oro que la Comisión de Homenaje al 25º aniversario del establecimiento había preparado oportunamente esperando esta circunstancia propicia para hacerle entrega de la misma.

He aquí el discurso pronunciado por el Rector del Colegio Nacional de Trelew, Prof. Pascual A. I. Russomanno:

"Excmo. Sr. Ministro de Educación de la Nación Argentina, Dr. Oscar Ivanissevich; S. E. Sr. Gobernador del Territorio, don Enrique Stenti; Distinguida Comitiva; S. S. señor Juez Letrado; Reverendo Vicario Foráneo del Chubut; Autoridades; Sres. Profesores; Maestros; Jóvenes estudiantes de otros paisajes de la Patria; Señoras, señores:

Hace apenas un mes, Trelew vivió la emoción de su fiesta de enseñanza, en el 25º aniversario del Colegio Nacional que hasta hace apenas dos años fué el más austral de la República y quizás del mundo entero.



Alumnas del Colegio Nacional durante el paso de la manifestación.

"Fiesta de hondo espíritu y profundo significado, fiesta del Chubut, de la Patagonia y yo digo de la Patria entera porque la Patagonia, es el futuro promisor de la Nación Argentina.

"Hoy, Trelew, vive también un día de fiesta y de gala para la enseñanza, y toda la región sureña del país se apresta a recibir con honor la alta personalidad e investidura del señor Ministro de Educación Dr. Oscar Ivanissevich, de su distinguida comitiva y la de los estudiantes de otros paisajes de la Patria que vienen a confundirse con el corazón manso y cordial de las juventudes patagónicas.

"La República entera participa con júbilo el viaje de esta embajada que, dejando lugares más cómodos centra-

Sheward y Taylor

Comisionistas de la Bolsa de Comercio - Corredores de cambios - Compra-venta de títulos y acciones - Cambios, descuentos y operaciones financieras - Trámites oficiales ante el Banco Central y la Aduana de la Capital

Avda. Pte. Roque Sáenz Peña 547 — T. E. 33 (Avenida) 1688 y 8770



265 Luis Sáenz Peña 271 — T. A. 37-0606 - Buenos Aires

Dublan

FABRICANTES E IMPORTADORES

Soc de Resp. Ltda. — Capital $ 600.000 m/n.

CAMISAS — CALZONCILLOS — SACOS — AMBOS

lizará los festejos del 25 de Mayo en Comodoro Rivadavia, al amparo del mismo blanquiceleste, expresión bendita del Altísimo. Es que quiso acercarse a nuestra Antártida de nieves eternas, símbolo de pureza, como el cristal de su blancura, porque el templo de sus corazones es el reflejo fiel de los sacrificios fundidos en el crisol de los días de Mayo y en las innegables virtudes del Padre de la Patria, virtudes que caracterizan nuestra nacionalidad.

''La obra educacional, la acción benefactora y de progreso llega a todas las latitudes de nuestro suelo y así el Excmo. señor Presidente de la Nación, General Juan D. Perón va cumpliendo su ciclo y el signo de su destino.

''No es circunstancia, Excelencia, de entregaros problemas de educación locales porque nuestra misión, en-



El Dr. Ivanissevich depositando una ofrenda floral al pie del monumento del General San Martín.



El Ministro de Educación Dr. Oscar Ivanissevich; a su derecha, el Gobernador interino del Chubut Sr. Enrique Stenti, y a la izquierda, el Comisionado Municipal. Sr. Rodolfo J. Viñas.

tendemos, es daros las soluciones de los problemas, que ya son conocidos y obra con el inspector destacado en ésta, Ing. Ismael Alcácer.

''En estas palabras, señor Ministro, sin adornos de oratoria, deseo expresaros con verdad la satisfacción y el regocijo espiritual de estos momentos, por los motivos de vuestro viaje, aprovechando a daros a todos la bienvenida y agradecer sinceramente el hermoso recuerdo de esta jornada.

''Podéis estar seguro que los estudiantes recordarán con gratitud vuestra visita a la Patagonia. Es que conocen vuestra obra educadora que como ya se dijera, saca del alma del niño lo que el tallista al pulir el carbón, para darle al diamante la pureza y el esplendor de sus facetas, haciendo almas de sentimientos nobles y mentes con luces de ciencia, señalando el camino de la sencillez, del amor y de la verdad.

''Así lo entendieron también con motivo del 25º aniversario del establecimiento, los vecinos y exalumnos aquí representados por los señores Cristóbal Poppe y Juan Margara, presidente de las respectivas subcomisiones, como el personal del Colegio Nacional, que indentificados con la obra educacional de V. E. quisimos en esa fecha tan significativa para nosotros, testimoniar nuestra adhesión, afecto y simpatía con el sencillo homenaje de una medalla recordatoria.''

De inmediato en acertadas palabras S. E. el señor Gobernador del Territorio, expresó la satisfacción de la visita de la comitiva como así le impuso de los diferentes aspectos de educación de este territorio y que hoy ya prácticamente no existían distancias, pues la obra del señor Presidente había acercado material y espiritualmente esta lejana zona con el resto del país.

El señor Ministro agradeció las palabras pronunciadas, con un discurso de gran significado, donde elogió

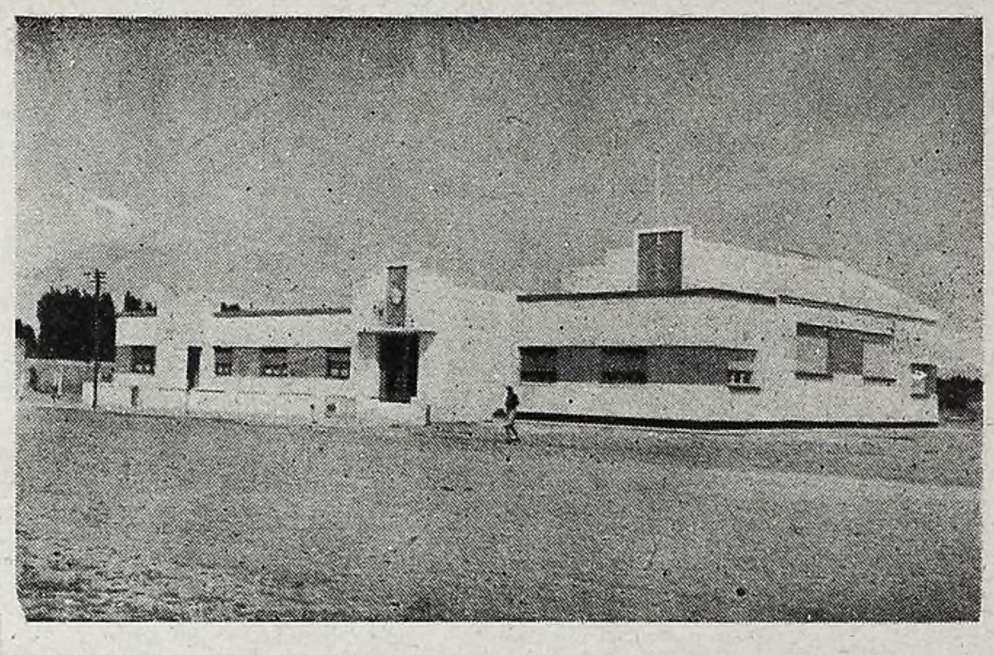


La calle 25 de Mayo al paso de los distinguidos visitantes, en cuya ocasión el Ministro pasó revista a los alumnos de las escuelas formados a lo largo de las aceras.

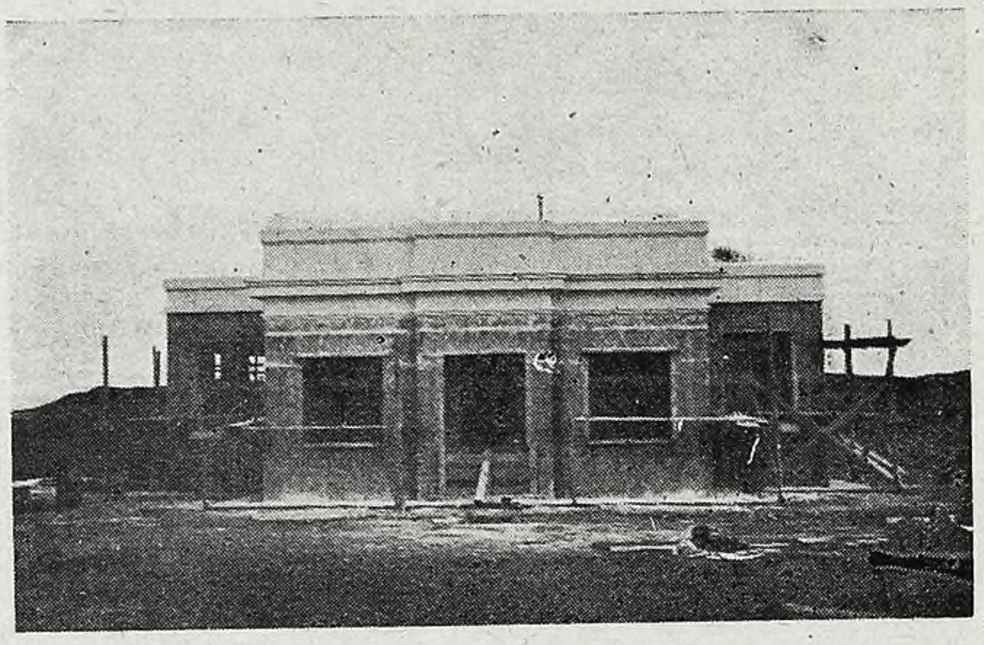
la obra que se realiza paralela a los deseos del General Perón y que en todo momento era indispensable que el afecto, la bondad, el bien y la verdad, primara ante los hechos como elemento fundamental para la personalidad del individuo.



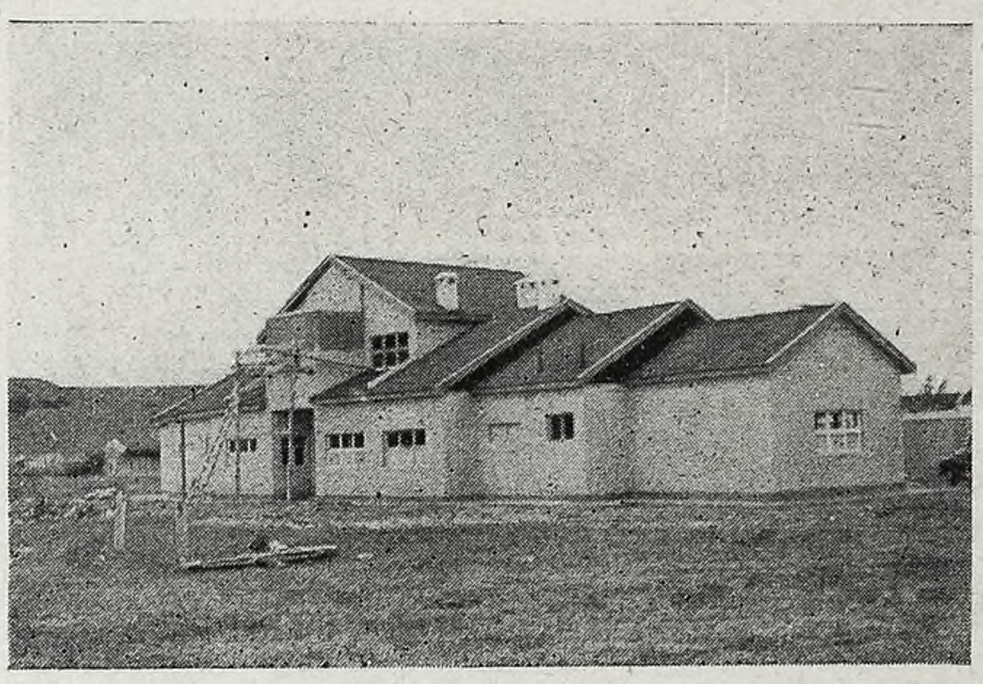
Zona Militar de Comodoro Rivadavia



Casa Municipal de Sarmiento.



Sala de Primeros Auxilios de Caleta Olivia.



Sala de Primeros Auxilios de Río Mayo.

P*intura especial* **PAJARITO** *para marcar ovejas...*

su color vence al tiempo - de esquila a esquila!!! Elimínase totalmente en el lavado y es aprobada en toda industrialización de lanas!!!

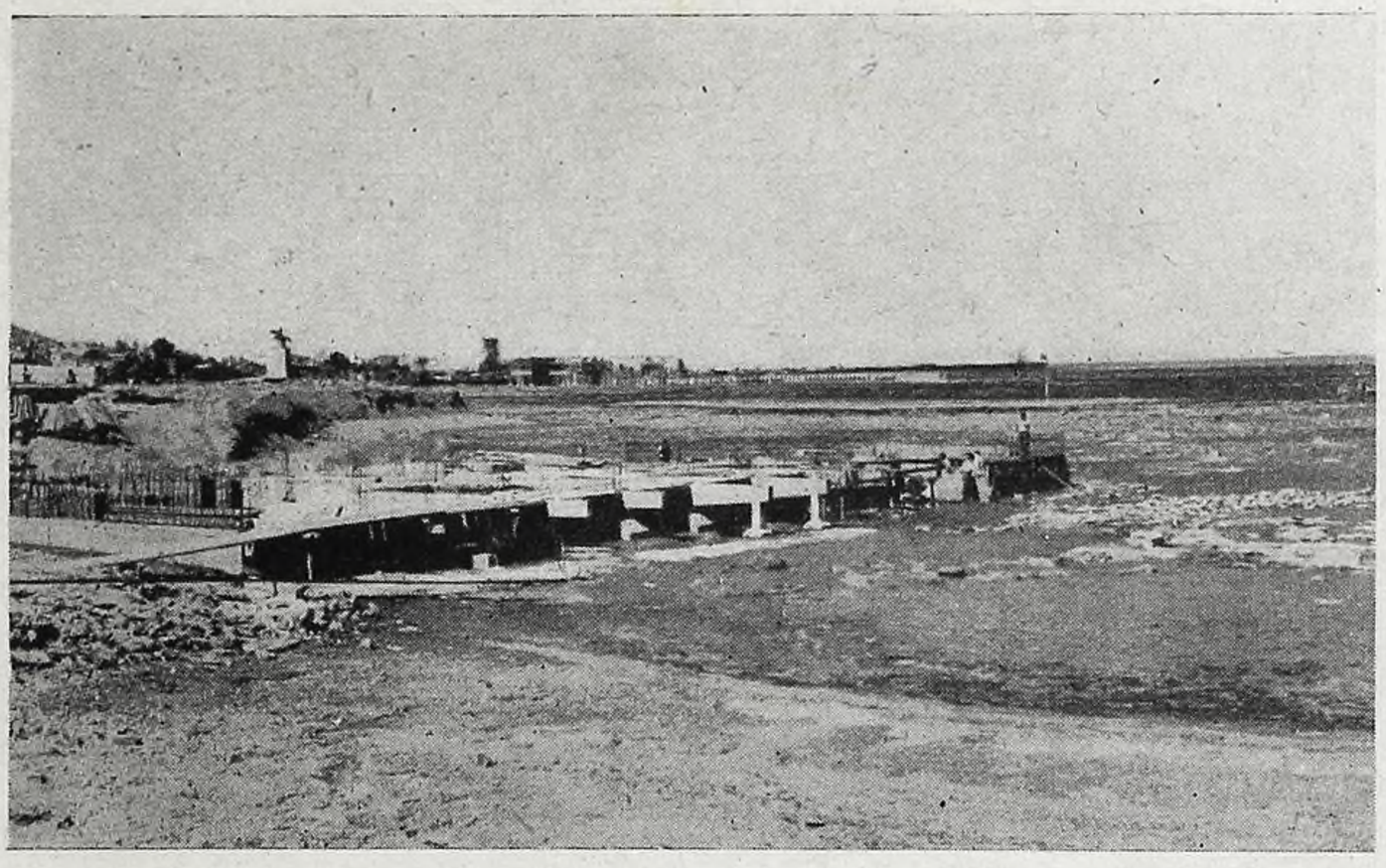




PAJARITO

TRADICION EN PINTURA

PINTURAS ESMALTES BARNICES



Vista General del ensanche sur. En primer término, obras del Hospital Regional de Comodoro Rivadavia.

Algunos aspectos de la obra gubernamental en la Zona Militar de Comodoro Rivadavia

La obra de gobierno en la Zona Militar de Comodoro Rivadavia tuvo en el transcurso de los últimos años un objetivo claramente definido: Llevar a la realidad todo aquello que propendiese a la seguridad, en vida y haciendas, de los pobladores; impulsar la educación y hacer cierta la labor médico asistencial.

El primero de esos puntos de la acción gubernativa se concretó a través del establecimiento de medios de comunicaciones, radioeléctricas y telefónicas; el segundo mediante la construcción de un gran número de edificios escolares y el último con la preparación de edificios nuevos para la creación de nuevas salas de auxilios en el interior, ampliación de las existentes y en otras expresiones de labor concurrentes a idéntico fin.

De la importancia de tales trabajos se tiene una idea exacta cuando se llega a establecer que las obras ejecutadas en ese período de tiempo o en vías de ejecución en todo el territorio de la Gobernación en los momentos actuales, totaliza un presupuesto superior a los doscientos millones de pesos.

Para la obtención de tales objetivos la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia ejercida actualmente por el general Don Julio A. Lagos, operó en base a sus fondos presupuestarios; realizando gestiones ante otras dependencias de orden nacional o con aportes del ministerio de Ejército cuya acción en beneficio del territorio, como una consecuencia de los acertados y patrióticos puntos de vista del titular de la cartera de Defensa Nacional e interino de Ejército general Don Humberto Sosa Molina, ha sido realmente constructiva.

DISCRIMINACION DE LA OBRA

Para un mejor conocimiento de la obra que se ha realizado conviene dividir la consideración de la misma en dos aspectos: la realizada en esta ciudad y la que se ha efectuado en el interior del territorio.

En la ciudad capital fué terminada la construcción del basamento y la erección de la estatua ecuestre del general San Martín donada por el señor ministro de Ejército; se trabajó en la segunda ampliación de la Escuela 119; se dió principio a la construcción del Mercado y Frigorífico; se construye el edificio para la Jefatura de Policía; se habilitó el edificio para la subcomisaría y casa para el subcomisario de barrio Oeste; continúa la construcción del local para Radiocomunicaciones; se procede a la instalación de 25 casas prefabricadas para empleados de la Gobernación y la Policía; se trabaja en la construcción de los edificios para el Hospital Regional de Comodoro Rivadavia, Hotel de Turismo y Museo y Biblioteca en el ensanche sur; se acelera el levantamiento del muro de contención y las obras de rellenamiento en el citado ensanche; se construyen los edificios para las escuelas 142 en Barrio Oeste y la 37 en Kilómetro 5 y se terminó el correspondiente a la 24 en la zona urbana de la ciudad; obtuviéronse nuevas

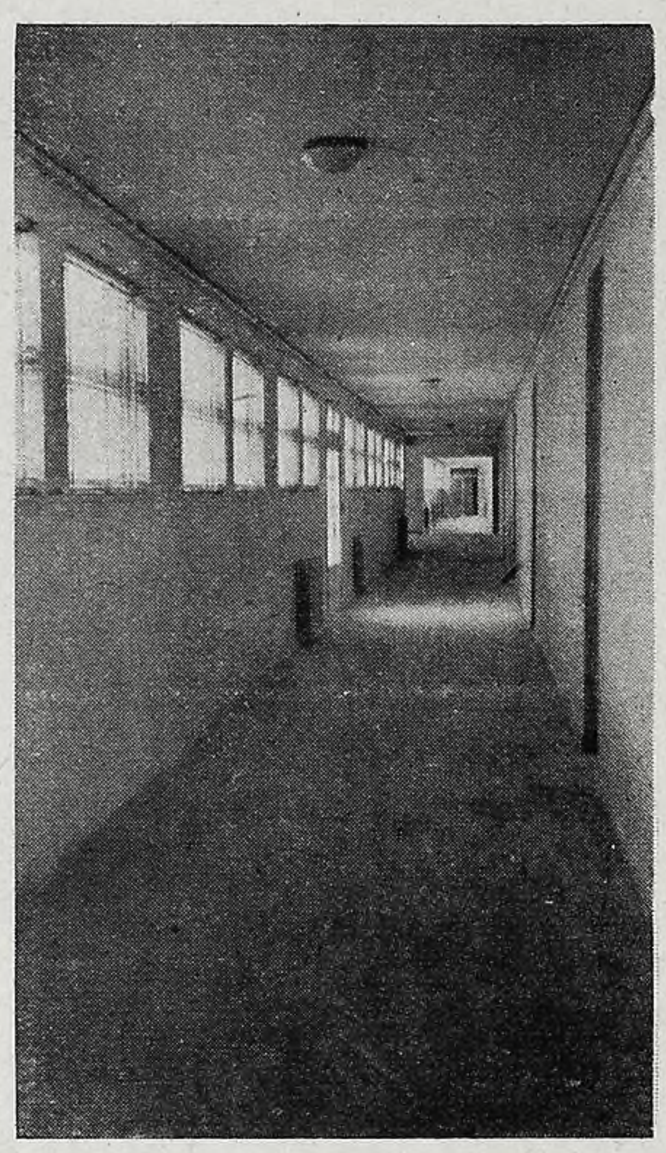
partidas para el ensanche portuario y se trabaja en el acceso norte de la ruta 3; se procedió a la renovación de la cañería para el suministro de agua potable a la planta urbana y suburbana y se cuenta con los materiales para la construcción de la red cloacal.

Además fué terminada la construcción del local para la Casa de Baños Públicos y la capilla y cerco del cementerio de la Zona Oeste, dándose por otra parte principio a la construcción del templo parroquial.

También han empezado los trabajos para la instalación de la fábrica de cemento; se aceleran las obras para el edificio del Comando de la Agrupación Patagonia y las casas residenciales para jefes, oficiales y suboficiales. Se opera también en la construcción de importantes obras en el aerodromo de Kilómetro 11 a cargo de Infraestructura.

LAS OBRAS EN EL INTERIOR

El mismo ritmo de actividad ha sido desarrollado en el interior de la Gobernación. En Puerto Deseado fué habilitada la Gruta de la Virgen de Lourdes y se realizaron trabajos ampliatorios en el Hospital Municipal; en Sarmiento se construyó y habilitó la casa municipal con varias dependencias y la Casa del Niño; en Colhué Huapí, Pastos Blancos y Los Antiguos se construyen edificios escolares. En esta última localidad se proveyó de un equipo para fomento agrícola y se construyeron obras de acceso al río Las Chilcas. En Jaramillo, Pico Truncado y Río Mayo se construyen asimismo locales para escuelas. Una sala de Primeros Auxilios ha sido ya habilitada en esta última localidad donde además se trabaja en la erección del edificio destinado a la Municipalidad. También en Río Mayo se dió fin a la construcción de los cuarteles y de las viviendas para jefes y oficiales de la Gendarmería Nacional. Alto Río Senguer ha sido dotada de un edificio para la Sala de Primeros Auxilios y se construye la escuela; en Ensanche Sarmiento fué ampliado el local de la escuela y se construyó la casa para el director.



Interior de la Escuela 24 de Comodoro Rivadavia.

Intensamente se trabajó en Lago Buenos Aires donde fué habilitado un hermoso local para la escuela; se amplió la Sala de Primeros Auxilios; se construyó el local para el Matadero; se realizaron obras de regadío y con la colaboración popular fué construído el local para la Usina Eléctrica Popular; en Apelegg, Buen Pasto y Tellier se construyen edificios para las escuelas.

En Camarones se construye el local para la escuela-internado; la escuela para alumnos externos y fueron construídas la capilla y el edificio para Correos y Telecomunicaciones. En Las Heras fué habilitado el aeródromo y se construye el edificio destinado a la Municipalidad. Finalmente en Alto Río Mayo se construye un edificio destinado a la escuela.

ACCION CULTURAL

Creó la Gobernación, en el transcurso del año anterior a iniciativa del ex-gobernador general Dn. Armando S. Raggio, el Instituto Superior de Estudios Patagónicos con propósitos de investigación de nuestro pasado histórico y del mejor conocimiento de aspectos etnológicos y arqueológicos de la región; el Museo Regional de la Patagonia y auspició la acción realizada por la Biblioteca Pública Oficial, aumentando su caudal bibliográfico. Como consecuencia de estas directivas han realizado últimamente interesantes estudios e investigaciones los profesores Imbelloni y Vignatti, auspiciados por el Instituto Superior de Estudios Patagónicos y apoyados ampliamente por la Gobernación Militar.

ACCION SANITARIA

Tópicos interesantes ha abarcado la acción sanitaria y médico asistencial de la Gobernación Nacional en el mismo período de tiempo. Los aspectos más salientes de la misma fueron: Realización de un catastro para escolares; evacuación de enfermos incurables; adquisición de drogas y medicamentos; compra de instrumental y de material sanitario; examen de los trabajadores para

ALTEZA
Aceite puro de Oliva

ORANIA
Aceite mezcla de calidad insuperable

C. I. P. O. CORPORACION INDUSTRIAL DE PRODUCTOS OLEAGINOSOS, S. A.

PIDALO EN LA ANONIMA

25 DE MAYO 122 — BUENOS AIRES

establecer el catastro de salud; creación de la escuela de Enfermería anexa al Hospital Municipal de Comodoro Rivadavia; otorgamiento de becas para profesionales y subprofesionales para seguir cursos de perfeccionamiento en la capital federal.

En el campo de la medicina social se dieron normas para la mejor defensa de la salud y fueron distribuidas vitaminas y leche en polvo entre los escolares del interior como así también drogas y otros elementos sanitarios.

Como resultado de las gestiones de la Gobernación fué habilitada la delegación regional del ministerio de Salud Pública; fué creado y habilitado el Centro de Medicina Preventiva y se dispuso la apertura de Centros de Higiene Materno Infantil: uno en la ciudad capital y uno en cada una de las localidades siguientes: Las Heras, Río Mayo y Lago Buenos Aires.

En el Hospital Municipal de esta ciudad fué creado el Banco de Sangre y se obtuvo la cesión de 375 hectáreas en Rada Tilly para la construcción del Hospital Regional de Alienados.

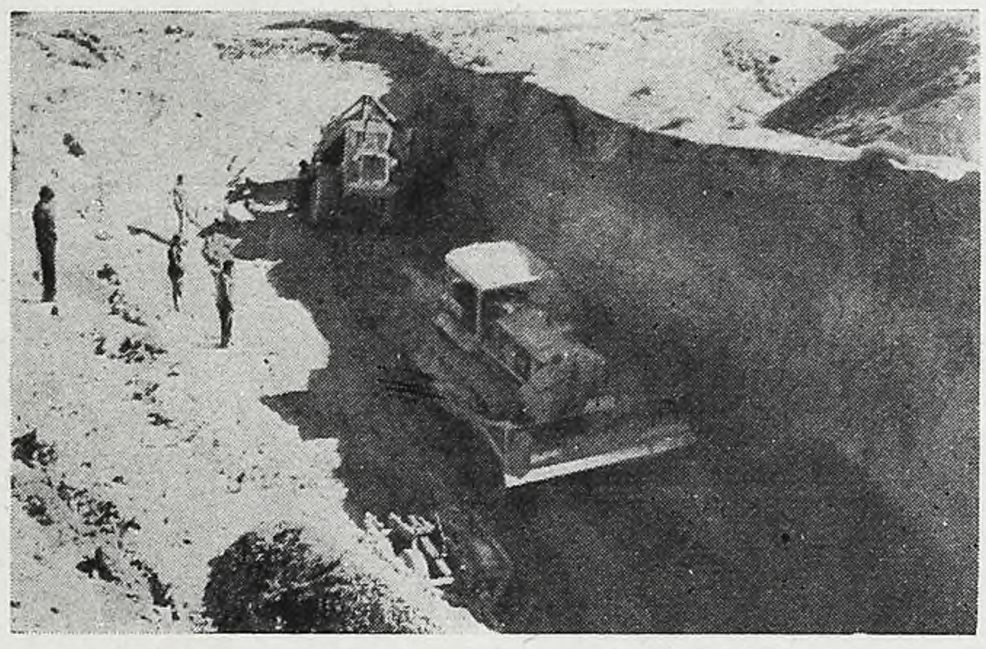
Por otra parte auspició la Gobernación del Ateneo Médico a fin de auspiciar la unión de los profesionales del arte de curar y que tiene a su cargo la edición de una revista de carácter científico.

Finalmente ha sido programada una visita de profesionales de la capital federal y de otros centros del país con fines de perfeccionamiento del cuerpo médico local y que ya ha tenido principio de ejecución.

OTROS ASPECTOS DE LA LABOR GUBERNATIVA

Además de lo que se ha referido la acción oficial se ha bifurcado en otras manifestaciones. Así continuó en sus gestiones para la nacionalización de los hospitales; obtuvo la creación de la Cámara Federal de Apelación del Sur con un Juzgado Letrado Anexo; incrementó la cultura física del pueblo mediante el fomento del deporte y reactivó el comercio y la actividad privada mediante diversas medidas.

En materia de comunicaciones además de la instalación de estaciones radioeléctricas propias habilitó la línea telefónica telegráfica de Comodoro Rivadavia a Caleta Olivia construída con el aporte del ministerio de Ejército.



Equipos abriendo calles en los cerros de la ciudad.

EL GUSTO ES MIO

Fumo

Fontanares



Informativo "Enosis"

Algunas noticias actuales de Comodoro Rivadavia y Santa Cruz

Comodoro Rivadavia, 9 de mayo.

Se encarará próximamente la construcción de un monumental acueducto que transportará agua de Senguer hasta Comodoro Rivadavia. Así lo reveló el Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia, Gral. Julio A. Lagos, en el discurso pronunciado con motivo de la inauguración de la nueva Usina de la Cooperativa Popular Ltda. de Comodoro Rivadavia. Señaló el Gobernador, que de acuerdo con lo dispuesto por el General Perón, dicha obra será encargada próximamente a fin de resolver con carácter urgente y definitivo, el problema del suministro del agua a la ciudad capital de la zona Militar de Comodoro Rivadavia. Dicha obra beneficiará además a la amplia zona por donde se establezca su trazado, pues permitirá la construcción de un sistema racional de regadío, que facilitará la incorporación a la agricultura de extensas zonas que permanecen improductivas por falta de agua. También reveló ayer el Gral. Lagos que se tiene en estudio un proyecto de urbanización de Comodoro Rivadavia, en el que se prevé la pavimentación de sus calles. Dichos trabajos se iniciarán una vez que se dé comienzo a la producción de la fábrica de cemento que se está construyendo en Kilómetro ocho.

Comodoro Rivadavia, 10 de mayo.

El Club Tiro Federal Argentino de Y. P. F. elige sus nuevas autoridades. Integran ahora la comisión directiva: Presidente, doctor Isaac Padín; Vicepresidente, señor Enrique Ghia; y los señores José Zuazo, Julio Christman, Juan C. Viegas, Pedro Yanco Casares, Pedro Arturo Echeveste, Edmundo Roux, Leopoldo Oviedo, Aquilino Alvarez, Carlos Firpo, Angel Medina y Riccioti Landolfi. Como Revisores de Cuentas, fueron elegidos los señores Enrique Kraan y Juan Garcés.

Comodoro Rivadavia, 10 de mayo.

Emprendieron viaje con destino a la localidad de Sarmiento los integrantes de la Comisión Científica del Instituto Superior de Estudios Patagónicos. Está formada la misma por el doctor Alberto Rex González, ingeniero agrónomo Miguel Rodríguez Romero, y Domingo García, ayudante preparador del Museo de La Plata. Los nombrados efectuarán estudios en las costas del lago Colhue Huapi, donde se encuentran localizados importantes restos de alfarería indígena.

Comodoro Rivadavia, 10 de mayo.

Informan de Jaramillo que ha quedado constituída la Comisión de Fiestas Patrias, que tendrá a su cargo la organización de los actos a cumplirse en esa localidad en la próxima efeméride patria. Integran dicha comisión el señor Victorino Vázquez, como Presidente; Héctor Savino, como Secretario; José María Rodriño, como Tesorero; y como Vocales los señores Alberto Silvi, Carlos Cuello y Arturo Varas.



Comodoro Rivadavia, 10 de mayo.

El Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia, Gral. Julio Lagos, suscribió la resolución por la cual se designa Secretario de Informaciones al señor Oscar Grano Cortínez, que reemplaza al señor Francisco Cruz que pasa como titular de la de Fomento de reciente creación.

Comodoro Rivadavia, 11 de mayo.

Por vía aérea viajó hoy hacia Río Gallegos el Gral. Julio A. Lagos, en su carácter de Comandante de la Agrupación Patagonia Motorizada. Inspeccionará la guarnición de esa ciudad para luego continuar viaje a Puerto Deseado desde donde iniciará una jira automovilística por distintas localidades de la zona Militar en su carácter de Gobernador. Durante su ausencia ejercerá interinamente las funciones de Gobernador Militar de la zona el jefe de la Plana Mayor, Coronel Rafael Scher.

Comodoro Rivadavia, 11 de mayo.

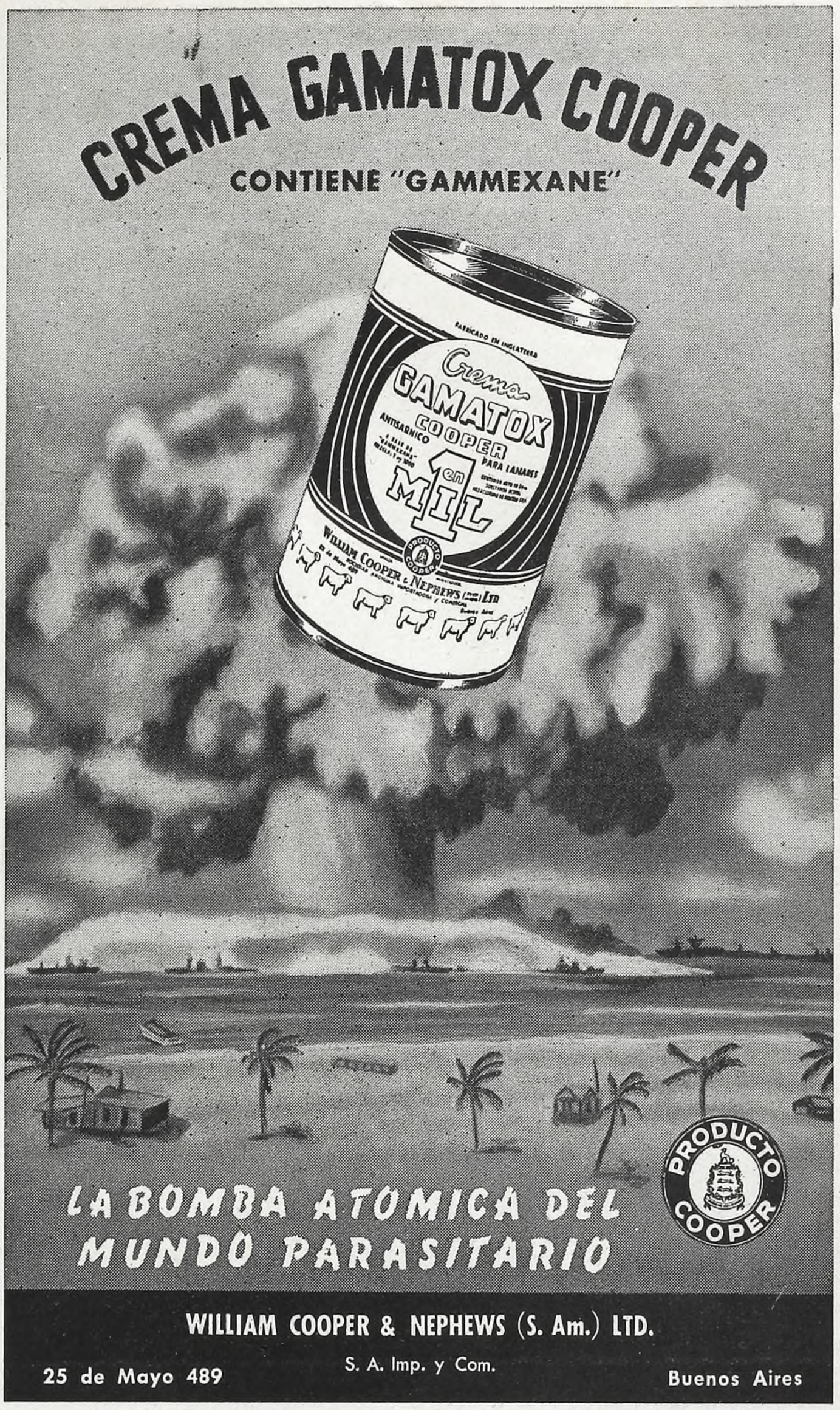
Ha quedado constituída la comisión oficial de festejos patrios de la ciudad capital de Comodoro Rivadavia. Integran la misma: Presidente, escribano Félix Tomás Gómez; Vicepresidente, Gerardo Smith; Secretario, David Tobi; Prosecretario, Alesio Saade; Tesorero, Oscar Herrera; Protesorero, Domingo Castro; Vocales: Pedro Calello, Vito Palazzo, Francisco Tejo, Manuel Cañada, Oscar Alustiza, Mario Oliva del Aguila, Mario Gilabert, Enrique Verdeal, José Herrada, Juan Gorchs, Ignacio Fernández, Eberardo Merck, Alejandro Bandic, Kurt Zeiter, Fermín Lavayen, Jesús Menéndez, Carlos Domínguez y Herbert Jones.

Comodoro Rivadavia, 11 de mayo.

En la localidad de Centro Río Mayo, se desarrolló una importante manifestación de fe y amor patriótico, el día 30 de abril, en el local de la Escuela Nacional Nº 73. Al iniciarse el acto ante el público y formados los niños, izóse solemnemente la bandera, dándose cumplimiento a lo programado

por la Gobernación Militar, en que el señor Director Juan H. Caro, luego de un hermoso discurso, entregó los premios señalados a un obrero y a un empleado. Antes de iniciar la Santa Misa, el Capellán Militar recibió ante el altar el juramento de la Constitución al Director de las Escuelas Nacionales Nº 128 de Arroyo Chalia, don Dermidio F. González. Terminada la ceremonia religiosa se proclamó públicamente el patrocinio de "San Juan Bautista" como Patrono y Protector de la población; acta que suscribieron los vecinos y pobladores en homenaje al nombre del ilustre argentino Juan Bautista Alberdi.

El 1º de Mayo en pública asamblea y en presencia del señor Presidente de la Comisión de Fomento, don Benjamín Altamirano; el señor Juez de Paz, don Ferdinando Casarosa; el Jefe de Gendarmería Nacional; el Director de la Escuela Nº 106 y bajo la dirección espiritual del Capellán Militar don Martín Rothamel y pobladores y vecinos se realizó la elección de la Santísima Virgen de Lourdes, como patrona de Alto Río Senguer y titular de la Parroquia a erigirse, Dios mediante, en dicho pueblo. Se proclamó públicamente durante la ceremonia de la Santa Misa, firmando luego el acta más de 240 personas. Luego se reunieron las comisiones Pro Templo Nuestra Señora de Lourdes, de damas y caballeros, que quedaron definitivamente constituídas, para tan laudable y necesaria empresa cultural y patriótica. El Capellán don Martín Rothamel permanecerá durante la corriente semana en Lago Buenos Aires, y del 16 al 22 del corriente en la localidad de Las Heras, desde donde regresará a Comodoro Rivadavia, para posteriormente viajar a Camarones, donde estará para la fiesta cívica del 25 de Mayo, dando por finalizada su jira por la zona de la Gobernación Militar.



Río Gallegos, 22 de abril.

Quedó constituída anoche la comisión encargada de estudiar la realización de una carrera automovilística entre Río Gallegos, Natales, Punta Arenas, Río Gallegos. Dicha comisión está así integrada: Presidente, señor Juan Antonio Vadillo; Secretario, señor Herminio Devito; Tesorero, señor Aldo Díaz; Vocales: señores Raúl Suárez, Alberto R. Segovia, Vito Pantín, José S. Borrero Rivera, Antemio Tresguerres, Horacio López, Eusebio Ilhero y José Muñiz. Reunida inmediatamente después de constituída, la comisión acordó delegar a tres de sus miembros para que la próxima semana se trasladen a la vecina ciudad chilena de Punta Arenas, a efectos de entrevistar a las autoridades, periodistas, automovilistas, etc.; obtener las autorizaciones correspondientes; informar sobre las bases del proyecto de carrera y dejar formada una comisión local. También se resolvió adoptar para la carrera en proyecto la denominación del Gran Premio Automovilístico Internacional del Sur.

La carrera en cuestión se correría el 4 y 5 de junio próximo, dividida en dos etapas. Esta tarde comenzó la redacción de la reglamentación pertinente. Para los días 7, 8, 14 y 15 de mayo próximo se han programado grandes kermeses a efectos de obtener los fondos para los premios, etc. Los organizadores del Gran Premio en preparación, invitarán a participar de la misma a los volantes de Natales, Punta Arenas, San Julián, Santa Cruz, Piedrabuena, Trelew, Gayman, Madryn, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.

Río Gallegos, 26 de abril.

Tras de sufrir las alternativas de una prolongada enfermedad, dejó de existir a medianoche, en nuestra capital, el antiguo poblador de la zona, don Eugenio Fernández. Desaparece con él, una de las más antiguas figuras, que como vivo recuerdo de la época de la colonización de estas regiones, queda-

ban en el Sur. Llegado a la Patagonia cuando todo comenzaba (1885), dedicó todas sus energías de hombre luchador y decidido a los trabajos del campo, forjándose al cabo de los años una sólida posición cuya solidez fué acrecentando permanentemente, al par que formaba una familia a la que deja el gran ejemplo de su tesón. Espíritu amplio, propicio a la iniciativa y acostumbrado a ver más allá del presente, a él se deben varios de los intentos de industrialización realizados en la zona. Respetuoso de sus deberes para la comunidad, en el momento oportuno supo contribuir para la seguridad de todos, con sus donaciones al Cuerpo de Bomberos de Río Gallegos, por cuya razón sus restos tuvieron hoy por carroza fúnebre, uno de los vehículos del cuerpo. Su deceso produjo general sensación de pesar, que se tradujo en las innumerables condolencias llegadas a sus familiares, como asimismo en la imponente caravana que acompañó esta tarde sus restos hasta la última morada.



Para colaborar con los ganaderos del sur y facilitarles el adecuado traslado de sus productos con motivo de las próximas exposiciones ganaderas, la Aeroposta Argentina ha habilitado un servicio especial de transporte de animales vivos, que se complace en ofrecer a una tarifa muy reducida.

Solicite informes en nuestras Agencias o en nuestra Casa Matriz.



SOCIEDAD MIXTA AEROPOSTA ARGENTINA

Av. JULIO A. ROCA 610 - T. E. 33 - 6211 y 33 - 8441

Río Gallegos, 27 de abril.

La Gobernación del Territorio solicita a los viajeros que comprueben caminos en estado de intransitabilidad, daños en puentes o alcantarillas o todo otro defecto que obstaculice el tránsito normal, lo comuniquen a la brevedad a la estación policial más próxima, a efectos de tomar las medidas que la emergencia recomiende, previa constatación del personal respectivo.

San Julián, 26 de abril.

Después de haber rendido satisfactoriamente sus exámenes, han obtenido su brevet de piloto los alumnos del Aéreo Club de esta localidad, señores Silvio Tola, Juan V. Simonato, Carlos Sanz y Olaff Fjell. Con los nombrados suman ya doce los pilotos civiles egresados del Aéreo Club San Julián. Los nuevos pilotos Sanz y Fjell, celebrando el acontecimiento, ofrecieron a las autoridades de la entidad y amigos especialmente invitados, una cena en el Hotel "El Aguila", que se desarrolló en un ambiente de grata camaradería.

San Julián, 30 de abril.

Ha quedado constituída la Comisión de Festejos que tendrá a su cargo la organización de los actos conmemorativos del próximo aniversario de la Revolución de Mayo. La preside el Subprefecto Marítimo D. Clemente F. Pinget e integrada por los señores Casimiro García, Arturo Manyare, Juan J. Zamudio, Raúl Molfino, Paufilo Bravo, Eladio L. Aguirre, Joaquín Rodríguez, Héctor Boticcini, Juan Martínez Sánchez y varios vecinos caracterizados en calidad de Vocales.

Río Gallegos, 5 de mayo.

Si las condiciones del tiempo lo permiten, el 4 de junio próximo, a las 10 de la mañana, será largada, teniendo por rumbo a Punta Arenas el camino que pasa por el destacamento Casas Viejas en la zona de Natales, la primera etapa del "Gran Premio Automovilístico Internacional del Sur", competencia que promete asumir proyecciones de gran acontecimiento deportivo, puesto que serán invitados a participar en él, corredores de San Julián, Santa Cruz, Piedrabuena, Cañadón León, El Calafate, Madryn, Trelew, Gayman, Dolavon, Comodoro Rivadavia, Natales, Punta Arenas y Río Gallegos. Los premios son muy importantes. Posiblemente mañana por la noche se realice una reunión de la Comisión Organizadora, dándose posteriormente a publicidad la informa-

ción respectiva. La delegación enviada a Punta Arenas para realizar diversas gestiones relacionadas con la carrera programada para junio, ya está de regreso, asegurándosenos que ha encontrado amplio eco para el proyecto.

Río Gallegos, 5 de mayo.

Ha quedado formada la nueva Comisión Directiva del Aéreo Club Río Gallegos, entidad que durante un nuevo período será regida por el Presidente doctor Adolfo Esteban Mallo; señor Juan Carlos Darré, Vicepresidente; señor Vito Pantín, Secretario; señor Manuel López Lestón, Prosecretario; señorita Leonor Altamirano, Tesorera; señor Eduardo Clarck, Protesorero; Vocales: señores Ernesto Lenzner, José Santos Vega y Alfredo Antonio Hernández; Suplentes: señores Dr. Sebastián A. Berutti, Marcos Shutick y Rogelio Fernández. La nueva comisión, integrada por gente joven y entusiasta, tiene indudablemente, un nuevo aporte de ideas y proyectos que contribuirán al afianzamiento siempre constante de la institución y a la difusión, cada vez en mayor escala, del vuelo mecánico.

Río Gallegos, 5 de mayo.

Mañana cumple su sexto aniversario, el Club Atlético Tres Lagos; conmemorando el acontecimiento, se realizará una cena de camaradería entre otros importantes actos; se descuenta la participación de gran cantidad de asociados y simpatizantes.



Piedrabuena, 5 de mayo.

Ayer quedaban consagrados en Piedrabuena, los enlaces matrimoniales de la señorita Virginia Alvarez con el señor José Sánchez y el de la señorita Blanca Nieves Alvarez con el señor Efraín Arturo Escobar. Por las grandes vinculaciones de los contrayentes y de sus familiares, las celebraciones respectivas alcanzaron lucidos contornos.

Río Gallegos, 5 de mayo.

Con singular éxito se realizó en esta capital el espectáculo de doma que a beneficio del Patronato de Menores, se llevó a cabo en el campo de deportes del Club Hispano Americano y que tuvo por figura central al huaso Joaquín Maldonado. A pesar de las pésimas condiciones del tiempo, el pueblo de Río Gallegos, sintiéndose solidario con el fin que se perseguía, colmó las instalaciones del Hispano Americano. Fué así como se logró una recaudación de siete mil ochocientos diez pesos, de los cuales en el día de mañana se depositarán cuatro mil seiscientos ochenta y seis pesos en la cuenta del Patronato de Menores, en la sucursal del Banco de la Nación en Río Gallegos. La Comisión organizadora de este espectáculo, integrada por el señor Alfonso Suárez, el Dr. Adolfo Esteban Mallo y el señor Martín G. Balbuena, se hacen un deber agradecer a todos los que colaboraron en este beneficio, muy especialmente a la Gobernación del Territorio, a las autoridades del Club Deportivo Hispano Americano que gentilmente cedieron su campo de deportes, al Noveno Destacamento Motorizado, la emisora LU12 Radio Río Gallegos, a los domadores y pialadores argentinos, a los ganaderos que facilitaron los equinos y vacunos, a la firma González y López y al señor Giménez, todos los cuales contribuyeron a que no se registrara un solo peso de gasto en la organización de este espectáculo. Asimismo hace extensivo este agradecimiento a las señoras y señoritas que colaboraron en la colocación de entradas y al personal que tan eficazmente se desempeñó en los preparativos y armado de los bretes.

Río Gallegos, 5 de mayo.

Por reciente disposición superior ha sido trasladado el Comisario don Héctor Alfaro, a cargo de la Inspección de la zona con asiento en Cañadón León, a la Comisaría de Río Gallegos; asimismo el Subcomisario don Héctor Cruces. Son reemplazados en sus funciones por el Comisario don Angel Reca y el Subcomisario don Alberto Méndez, destacado actualmente en Comandante Luis Piedrabuena; para ocupar la Comisaría de Piedrabuena, ha sido designado el Comisario don Atilio Linero, actualmente al frente de la Comisaría de Río Gallegos.

ROYAL ASEGURA
EL EXITO
DE SUS TORTAS



Desde hace casi un siglo, las buenas reposteras del mundo usan y recomiendan Royal, el polvo para hornear que ¡nunca falla!

ROYAL

Río Gallegos, 5 de mayo.

Esta tarde dió a conocer en la Gobernación del Territorio un comunicado en el que se expresa que, hasta tanto mejore el estado del camino en los tramos respectivos, se suspende el tráfico pesado entre Comandante Luis Piedrabuena a Tres Lagos y de Laguna Grande a Lago Cardiel. Este comunicado confirma un radio anterior dirigido por la Gobernación a las autoridades viales y policiales respectivas.

Río Gallegos, 8 de mayo.

Ayer por la tarde fueron inhumados los restos del antiguo vecino de nuestra capital don Jesús Sánchez, hombre laborioso vastamente conocido, cuyos allegados agradecen a las personas que acompañaron sus restos.

Río Grande, 8 de mayo.

El 30 de abril quedó formalizado el enlace de la señorita Olga Haydée Fuentes Villarroel con el señor Juan Vicíc, pertenecientes a caracterizadas y antiguas familias de la localidad. El acontecimiento fué celebrado con un lunch en el Club San Martín, asistiendo a la reunión numerosos invitados.

Piedrabuena, 8 de mayo.

El matrimonio José Suárez-Argentina Fernández de Suárez, reunió el tres del corriente a un núcleo de familiares de amigos caracterizados con motivo de celebrar sus bodas de plata matrimoniales. Con este motivo los esposos Suárez-Fernández recibieron numerosas felicitaciones y demostraciones de simpatía.

Río Gallegos, 11 de mayo.

Mañana contraerán enlace en nuestra capital, la señorita Margarita Alincoco con el señor Juan Carrión. En el acto civil actuarán en carácter de testigo por la novia el señor Manuel García Menéndez y por el novio el señor Angel González. La ceremonia religiosa, de la que serán padrinos la señora Nicolasa P. de Carrión y el señor Federico Gallardo, tendrá lugar a las 21 horas en la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de Luján. Posteriormente en el Centro Gallego se realizará una reunión festejando el grato acontecimiento. Los desposados se ausentarán en un viaje de bodas a la provincia de Mendoza.

REVISTA GEOGRAFICA AMERICANA

*

TARIFA DE SUSCRIPCION

UN AÑO

Capital e interior ..... $ 20.—
Exterior $ 24.— m/arg. o Dól. 6.—

Aconsejamos a nuestros suscriptores el gasto suplementario de $ 2.40 m/n. anuales para certificar el envío de la revista y asegurarse su recepción. Las pérdidas son tan frecuentes que no podemos hacernos cargo de la misma.

*

CHEQUES Y GIROS A LA ORDEN DE:

SOCIEDAD GEOGRAFICA AMERICANA
San Juan 738 - T. E. 23-0487 - Bs. Aires

Río Gallegos, 13 de mayo.

Contraen enlace hoy, la señorita Ana Levicoy Altamirano con el señor Arístides Umere. El acontecimiento es celebrado con una fiesta de carácter íntimo.

Río Gallegos, 18 de mayo.

El próximo domingo la liga de fútbol de Río Gallegos, procederá a entregar los premios correspondientes a primera y segunda división del campeonato local de fútbol de la temporada 1948-49, a que se hizo acreedor, como los aficionados recordarán, el Club San Lorenzo, que conquista el Campeonato por segunda vez consecutiva. Con tal motivo, en la sede social de la entidad se realizará un acto el domingo a las 19 horas, durante el cual el Presidente de la liga, señor Artemio Tresguerres, hará entrega a las autoridades de San Lorenzo de los trofeos conquistados por sus equipos; también en esta oportunidad, San Lorenzo procederá a despedir al Capitán de su equipo de Primera División, Felipe Casado, que se ausenta definitivamente a Puerto Madryn, donde se radicará.

Río Gallegos, 19 de mayo.

Esta tarde dió a publicidad un comunicado la Oficina de Prensa de la Gobernación del Territorio; se refiere al estado de los caminos entre Río Gallegos y El Turbio, y dice: "Llévase a conocimiento del público en general, que por disposición de S. E. el señor Gobernador del Territorio, desde la fecha queda suspendido el tráfico para toda clase de vehículos (livianos y pesados), entre Río Gallegos y El Turbio. Se toma esta medida en previsión de la destrucción del camino, pues por la lluvia caída se halla en condiciones de intransitabilidad."

Río Gallegos, 19 de mayo.

Hoy contraen enlace en nuestra capital, la señorita Rosa Amelia Ajís Fernández con el señor Roberto Juan Morrison. Actuarán de testigos en el acto civil, por parte de la novia, el señor Ernesto Ajís y por parte del novio, el señor Guillermo Keys. La ceremonia religiosa que se realizará a las 21.30 en la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de Luján, actuarán de padrinos el señor Nicolás Ajís y la señora María Leonor Fernández de Ajís, padres de la novia. Con motivo del grato acontecimiento, se realizará posteriormente una reunión de carácter familiar. Los jóvenes desposados se trasladarán posteriormente a la vecina ciudad chilena de Punta Arenas en viaje de bodas.

ERNESTO STEIN

SUCESOR DE STEIN HNOS.

PROVEEDOR MARITIMO

BALCARCE 378 - Bs. As.

T. A. 33 - AVENIDA 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"

Río Gallegos, 20 de mayo.

El próximo lunes, a las 15 horas, se realizará en la Escuela Nacional Nº 1 de Santa Cruz, el acto escolar de fin de curso y a la vez celebratorio de la festividad patria próxima. Durante el transcurso de este acto, la Asociación Ex Alumnos de la Escuela Nacional Nº 1, obsequiará a la Escuela con una colección de libros, completando la biblioteca pedagógica donada anteriormente y formando una nueva biblioteca con temas especiales para la escuela. También, como todos los años, obsequiará libros a los mejores alumnos de cada grado. También se hará presente en el acto, la Asociación de Maestros para entregar obsequios a los alumnos distinguidos durante el período escolar.

Comodoro Rivadavia, 11 de junio.

Informaciones recogidas de fuentes fidedignas, permiten adelantar que es propósito del Poder Ejecutivo crear nuevos obispados en el Territorio de la República, de acuerdo a sugerencias de las autoridades eclesiásticas. Uno de estos obispados tendría por sede nuestra ciudad y su diócesis abarcaría los territorios de Santa Cruz, Chubut, Tierra del Fuego y la Zona Militar de Comodoro Rivadavia. Una vez designado el primer titular, éste se denominará obispo diocesano de Comodoro Rivadavia.

Comodoro Rivadavia, 11 de junio.

Tuvo lugar en el Colegio Salesiano Deán Funes un significativo homenaje al prócer homónimo en el segundo aniversario de su natalicio. Asistieron al acto funcionarios de la Gobernación de Y. P. F. y numeroso público. Al finalizar este acto será descubierta una placa recordativa colocada en la entrada principal del Colegio y hará uso de la palabra el padre Gregorio Salvá.

Comodoro Rivadavia, 11 de junio.

Hoy a las doce fueron puestos en posesión de sus cargos, el nuevo Comisionado Municipal y Comisión Asesora de Puerto Deseado. En nombre del Gobernador Militar, presidió la ceremonia el jefe de la Plana Mayor Coronel Don Rafael Scher, que pronunció el discurso de la circunstancia.

Comodoro Rivadavia, 12 de junio.

Hoy asumió el cargo de Jefe de Policía de la Gobernación del Chubut el señor Eduardo Taret, cargo que desempeñará en forma interina.

El señor Taret es un antiguo funcionario con actuación destacada en el vecino territorio de Santa Cruz.

Comodoro Rivadavia, 12 de junio.

La Federación Atlética de Y. P. F. ha programado la organización de un campeonato de baby fútbol que ha de realizarse el 9 de Julio próximo, limitado a dos categorías y hasta quince años, y en el cual podrán intervenir los clubes de la zona que cumplimenten las disposiciones de la reglamentación, cuya difusión se dará a conocer próximamente. Las inscripciones estarán abiertas hasta el día 6 de julio próximo.

Comodoro Rivadavia, 12 de junio.

Las últimas informaciones relacionadas con la visita del Ministro de Transportes a Comodoro Rivadavia, cobran cada vez visos de verosimilitud, por lo que dentro de muy poco tiempo podría concretarse la fecha en que visitará la Gobernación de Comodoro Rivadavia. La visita del Ministro de Transportes, tal como lo anticipáramos, está relacionada con la inauguración de las nuevas líneas aéreas que unirán a distintas localidades del interior de la Gobernación Militar entre sí y con la Capital Federal.

Comodoro Rivadavia, 12 de junio.

Acaba de confirmar el Gobernador Militar la designación propuesta por el Instituto Superior de Estudios Patagónicos de miembro sde número del Instituto. Los miembros confirmados por la reciente resolución gubernativa son: El Jefe del Estado Mayor del Comando de la Agrupación Patagonia Coronel Emilio de Vedia y Mitre, el Teniente Auditor de dicho Comando Dr. Jorge Méndez Caldeira, el Auditor de Gendarmería Nacional Dr. Ventura Estévez, Dr. Tomás Suero, Rdo. Padre Brea del Colegio Salesiano Deán Funes y el Ingeniero Ignacio Brunatti.

Comodoro Rivadavia, 12 de junio.

Noticias procedentes de la Capital Federal informan del fallecimiento del señor Vicente Elmo, cuyo deceso enluta a las familias de Elmo-Bagnati de nuestro medio.

Comodoro Rivadavia, 13 de junio.

En el día de hoy reintegran a sus funciones habituales en la Casa de Gobierno al Jefe de la Plana Mayor de



CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS Cubano -
San Martin - Manhattan
MERISETTE Licor de guindas
TRIPLE SEC Curacao blanco
ANISETTE
LIQUEUR JAUNE
CHERRY-BRANDY
APRICOT-BRANDY
MAZARINE Licor de los monjes
CREME DE CACAO a la vainilla
LA PRUNELLE Licor de ciruelas
ANIS CUSENIER "De Luxe"
DUBB ORANGE Curaçao dulce

la Gobernación, Coronel Scher, quien se encuentra interinamente a cargo del despacho gubernativo po rausencia del titular General Julio Alberto Lagos; y el secretario interino Sr. Abel Ipolitti, después de haber puesto en posesión de su cargo al Comisionado Municipal y miembros de la Comisión Asesora de Vecinos de Puerto Deseado.

Comodoro Rivadavia, 13 de junio.

Esta tarde a las 14 tuvo lugar la anunciada reunión de los miembros de la Comisión Directiva de la Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia, oportunidad en que se consideraron importantes asuntos relacionados con la buena marcha de la institución.

Comodoro Rivadavia, 13 de junio.

En la zona de El Pintura, los miembros del Instituto Superior de Estudios Patagónicos Dr. Escalada e Ingeniero Rodríguez, continúan realizando los trabajos que se le encomendaron y recogiendo nuevos datos complementarios de la expedición que anteriormente dirigiera el Profesor Vignatti.

Comodoro Rivadavia, 13 de junio.

Con motivo de la licencia que goza el señor Enrique Stenti, Subsecretario a cargo del despacho gubernativo en el vecino Territorio del Chubut, ha sido designado para reemplazarlo transitoriamente el señor Osvaldo Abraham Núñez, funcionario del Ministerio del Interior que desde hace varios días se encuentra en Rawson.

Comodoro Rivadavia, 14 de junio.

Por una resolución suscripta por el Comisionado Municipal Dr. Mariano J. Menéndez, ha sido creada la comisión de cultura en Comodoro Rivadavia, la que quedó integrada de la siguente manera: Por el Intendente Municipal, el Asesor Letrado de la Municipalidad, el segundo Comandante de la Agrupación Patagonia, el Presidente de la Cámara de Apelaciones, el Rector del Colegio Nacional, el Director del Colegio Salesiano Deán Funes, el Presidente del Ateneo Médico, un miembro del Instituto Superior de Estudios Patagónicos, el Inspector Seccional de Escuelas y el Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Comodoro Rivadavia.

Comodoro Rivadavia, 14 de junio.

La Comisión Directiva de la Asociación de Bomberos Voluntarios y Primeros Auxilios de Comodoro Rivadavia ha hecho público su agradecimiento a las autoridades, al señor Gabriel Barceló y su conjunto de teatro vocacional, señor Fernando Montellano, señor Ernesto Portela, hermanitas Sikora, Maestro Ochiuzzi, Trío "Los Trasandinos", niña Martita Olignick, señor Evaristo Gauna, señor Miguel Garau, a los diarios "El Chubut" y "El Rivadavia", a la Cía. Broadcasting de la Patagonia, a las casas de comercio, bomberos voluntarios y a todas aquellas personas que de una forma u otra han colaborado en la velada teatral que con tanto éxito realizóse a beneficio de esta institución el sábado último.

Comodoro Rivadavia, 14 de junio.

Informan de Rawson que por reciente resolución gubernativa han sido ascendidos al grado inmediato superior en la policía del Territorio del Chubut, los sargentos Ramón M. Ortega y Celestino Rosas; los cabos primeros Bernardino Rearte, Ramón Medina y Donato López; los cabos Gregorio Román, Manuel Iglesias y Gregorio Ríos y los agentes Salustiano Platero, Silvino Tamargo, Rafael O. Suárez y Arcadio Figueredo.

Comodoro Rivadavia, 16 de junio.

La Comisión de lucha contra el zorro colorado, constituída en Puerto Deseado, pone en conocimiento de los pobladores de la zona que, habiendo recibido del Ministerio de Agricultura de la Nación la suma de $ 20.000 y debiendo integrarse con un importe igual por parte de los pobladores este fondo de reserva para hacer frente al pago de las pieles, comunica que a la mayor brevedad posible debe efectuarse el depósito que, fijado en $ 0,01 por kilo de lana, ha dispuesto el Ministerio de Agricultura, comprendiendo la cosecha de 1948-49. Los depósitos deben efectuarse en la cuenta de Banco Nación, Comisión de lucha contra el zorro colorado, orden Presidente-Tesorero. El precio de la piel ha sido fijado en $ 20.00 cada una. Al ser cuereado el zorro colorado, debe dejarse adherido al cuero el hueso de la canilla. Señor poblador: desde el día de la fecha ha comenzado la lucha activa contra el zorro colorado.

Comodoro Rivadavia, 17 de junio.

Se creará próximamente una Inspección Seccional de Escuelas en Comodoro Rivadavia. Así dice la versión recogida de fuentes bien informadas, después de la entrevista que sostuvo en su despacho el Doctor Ivanisevich con el Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia, General Lagos.

Comodoro Rivadavia, 17 de junio.

Quedó designado en Pico Truncado la Comisión de Fiestas, formada por los siguientes miembros: Presidente, Delfín Granero; Secretario, Cecilio Adolfo Goites; Tesorero, Carlos Méndez; Vocales: Ernesto Morini, Leopoldo Gutiérrez y Alejandro Rodríguez. Se encuentra abocada a la programación de festejos a realizarse el próximo nueve de Julio.

San Julián, 16 de junio.

El Automóvil Club de San Julián, entidad recientemente formada en esa localidad, se apresta a su primera realización oficial: una gran carrera automovilística sobre un recorrido de 700 kilómetros a correrse en la zona de San Julián, los días 9 y 10 de julio próximo. Todos los afiliados del territorio, nos dice la comunicación del Automóvil Club de San Julián, están invitados a participar, debiendo hacer conocer concretamente su participación hasta el 20 del corriente inclusive, a fin de ultimar detalles de organización de la carrera. Próximamente ampliaremos informaciones.

Compañía de Productos CONEN
SOCIEDAD ANONIMA
VELAS - JABONES - ACIDOS - SULFURICO MURIATICO - NITRICO - BORICO - GLICERINA-OLEINA-ESTEARINA-OXIDO DE ZINC MONOBLOCKS - BATERIAS - MARGARINAS
Bno. Rivadavia 530 Avellaneda, F. C. S.

LUIS CARLINO & CIA.
FABRICANTES DE CALZADO
QUILMES 52 al 56 BUENOS AIRES T. E. 61-Corrales 5430

El Territorio de Santa Cruz cuenta con un alto valor del deporte automotor

(Buenos Aires - Caracas - Lima - Buenos Aires)

Por Matías Echeverría

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

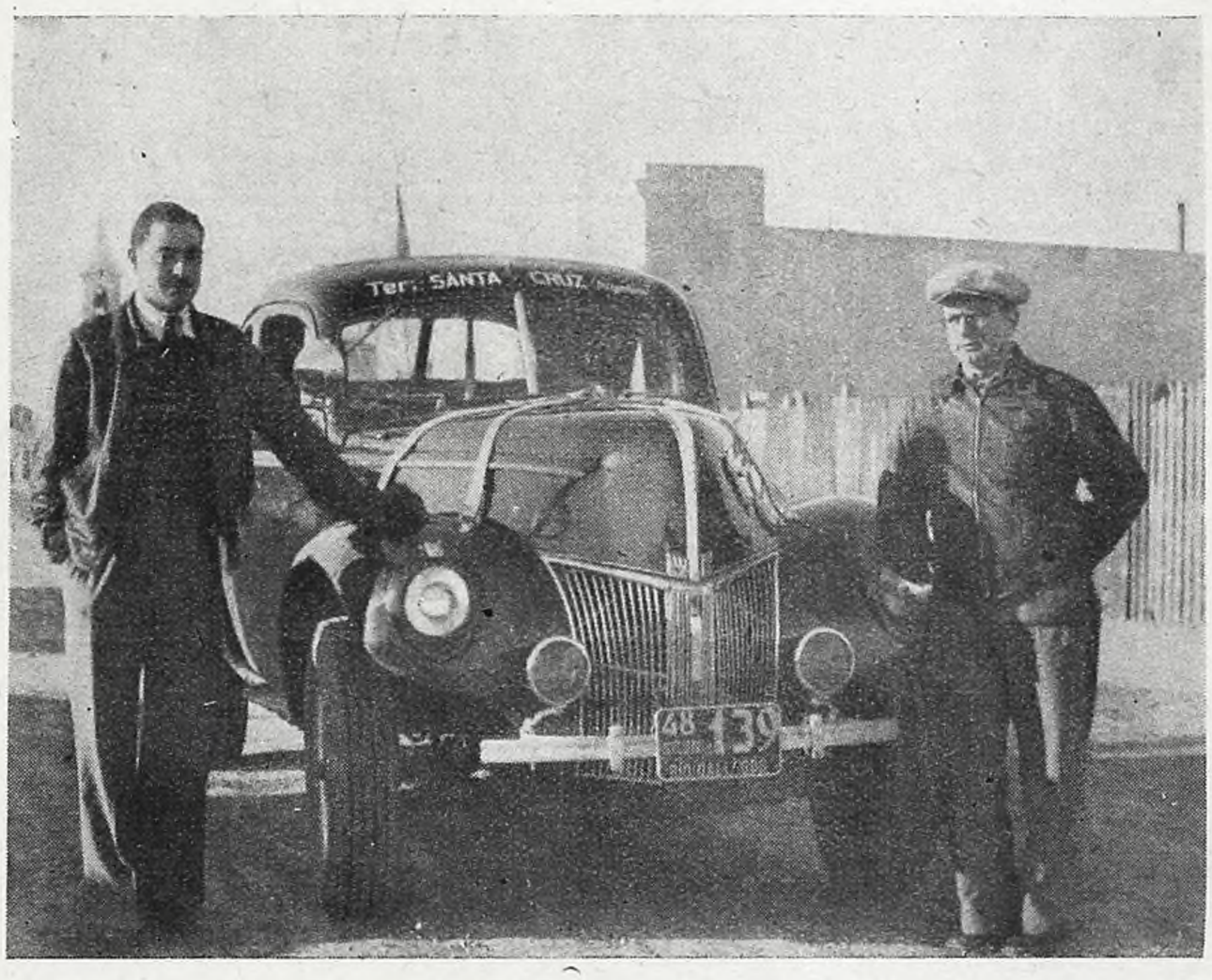
Una hebra de sol filtrada en el Automóvil Club Argentino, un rayo misterioso, por decir así, lleva la idea a las autoridades del mismo a concertar una de las más difíciles pruebas que se han conocido en los anales del deporte automovilístico.

BUENOS AIRES-CARACAS

Sudamérica es la pregonera de llevar a conocimiento de los lugares más recónditos la noticia. Hombres de temple de acero la reciben con una sonrisa indescriptible. Silenciosos y con la seguridad de conquistar el triunfo, labra cada uno el esfuerzo invalorable para poder estar presentes en la histórica gesta. Ante la marcada expectativa, rumores y murmullos pintan en mil formas el desarrollo de las 14 etapas que han de cubrir los volantes. Siete repúblicas son las que dan hijos y cada uno de ellos con la fe inquebrantable de que cada representante será el vencedor... el hombre que, tal vez, deje algún jirón de vida engarzado en los sinuosos y polvorientos caminos...

Una carretera de miles de kilómetros espera la llegada vertiginosa de los intrépidos volantes que han de grabar, por siempre, sobre su rugosa costra, días vívidos, imborrables... buenos o malos recuerdos, pero, recuerdos al fin; recuerdos de una raza de valientes, amalgamados en un solo fin: la meta... la gloria... el cetro.

Momentos antes de iniciarse la difícil proeza, una larga caravana de caballeros del camino se dan cita en el punto de partida; 141 componen el extraordinario grupo de los bravos muchachos que demostrarán sus armas secretas en el combate de días y más días, entremezclados con el viento, la nieve, la lluvia, el sol y miles de factores extraños. Del Territorio de Santa Cruz, uno es componente: José Muñiz, valor nuevo, desconocido en el medio ambiente.



Serenidad... sueño... triunfo...
En su pueblo natal, Comandante Luis Piedrabuena, cuando se dirigía a la Capital Federal que reuniría a todos los heroicos muchachos.

Llega el día de la partida. Alistados todos en una larga fila, esperan ansiosos la hora de largada. Parte el primer coche. Se entabla la lucha desenfrenada. Allí van, acerada la mirada... endurecido el rostro... tensos sus músculos... rugientes sus motores. Cuando los albores del día dió sus primeros tintes, dejó entrever la magnitud de la prueba, y así, en una hazaña sin precedentes, llegó a nuestros oídos los altos promedios cubiertos por Gálvez, Marimón, etcétera.

Los aficionados de la Patagonia, atentos a la transmisión irradiada desde el Automóvil Club Argentino, impacientes en su receptor, buscan en vano noticias del participante territorial. Muñiz no aparece. Ha quedado posiblemente detenido por lo imprevisible. Diversas versiones corren de pueblo en pueblo. De repente, se sabe que



no ha abandonado, que sigue en carrera. Nuevas esperanzas fluyen para seguir palmo a palmo las alternativas de la prueba.

Distante de su pueblo, reimprime una forzada marcha, logrando ser observado por las autoridades del Automóvil Club Argentino en virtud de haber escalonado puestos que lo llevaron a la par de Gálvez, Fangio, Marcilla, Bojanic y muchos otros, pero, como a muchos de los participantes, a Muñiz lo acecha la mala suerte y, cuando fierro a fondo iba casi a escasos minutos del puntero, sufre un accidente que lo obliga a abandonar su primer sueño...

Es un deber llevar a conocimiento de los lectores todo el itinerario marcado por el volante Muñiz. Aquí lo tenemos frente a nuestra mesa de trabajo... recordando... pareciera que de sus ojos fluyeran destellos de paisajes norteños... Al preguntarle, esbozando una amplia sonrisa, dijo:

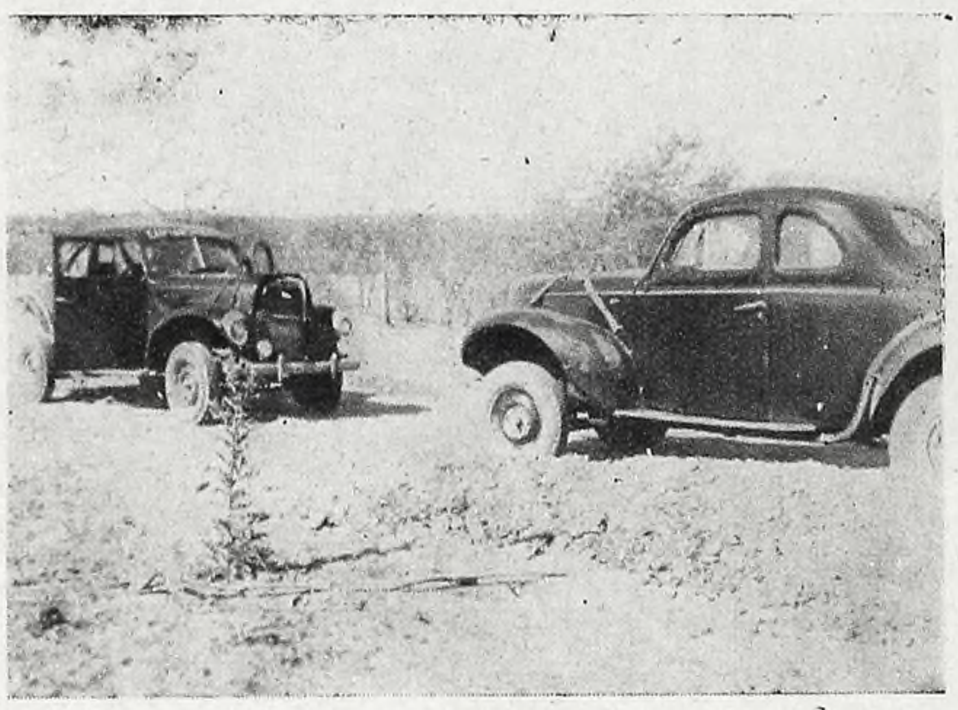
—A las dos horas y media de haber largado la carrera notamos en el coche que la velocidad no era la que realmente debía ser; resolvimos detenernos y localizar qué podría aminorar la marcha. Después de una prolija búsqueda, de haber cambiado bobinas, revisar distribuidor, sin ningún resultado, comprobamos que el engranaje de distribución se había corrido. Ya conocedores de lo que ocurría, buscamos de llegar hasta Venado Tuerto, en donde cambiamos el árbol de levas, pero ya habiendo perdido 5 horas y media, lo que nos significaba un atraso enorme en la etapa y por cuyo motivo llegamos a Salta en el 90º lugar.



Momentos antes de partir el volante Muñiz llega hasta los estudios de L. U. 12, por invitación especial del Director Sr. José Borrero Rivera, y se despide de sus múltiples admiradores, puesto el pensamiento allá lejos...



Hasta llegar a La Paz, etapas en que la topografía del terreno presenta diversidad de obstáculos, tales como arroyos, ríos, cornisa, el volante José Muñiz demostró cualidades excepcionales de piloto. Palpable está su actuación en el momento del abandono, cuando al descender del Alto de Tereya, a una altura de 4.600 metros sobre el nivel del mar, yendo a escasos minutos del puntero, donde la nieve persistente era factor negativo para la visibilidad y entre un serpenteante camino sumamente resbaloso debido a la característica del terreno, arcilla arenosa, en un momento adverso a su suerte, al tomar una curva muy acen-



Recorriendo la ruta, en un encuentro con Bojanic por regiones salteñas.

"BOSTON"

COMPAÑIA ARGENTINA DE SEGUROS SOC. ANON.

INCENDIOS - AUTOMOVILES - MARITIMOS
ACCIDENTES DEL TRABAJO - CRISTALES
ROBO (casa de familia) - GOLF

Representantes de Cía. FIDELITY - PHENIX FIRE Ins. Co. of NEW YORK

CAPITAL AUTORIZADO $ 4.000.000.—
CAPITAL SUSCRIPTO $ 2.000.000.—
CAPITAL REALIZADO $ 2.000.000.—

SAN MARTIN 577 Buenos Aires T. E. 32 - 5341



Por el paraje denominado Güer-Aike, en una tarde plumbea, ya en camino hacia Buenos Aires, dejando esperanzas... todo...



Un paro en el camino. Trabajo intensificado para ahorrar tiempo. De nuevo, correr, correr...

tuada, patina el coche y cae en un precipicio en donde vió hundidas todas sus esperanzas cuando sólo faltaban 90 kilómetros para llegar al punto terminal de la etapa. Con el automóvil en muy malas condiciones, pudieron llegar hasta Arequipa, siempre con el firme propósito de entrar en carrera en la Lima-Buenos Aires.

LIMA-BUENOS AIRES

En este segundo tramo del Gran Premio Simón Bolívar, Muñiz y su acompañante García, presentáronse con el coche en muy buenas condiciones. El día 2 de diciembre, en medio de una multitud ensordecedora, se largan los coches. Al coche número 39, del volante santacruceño, le corresponde partir para su patria en el 48º lugar. Palpitantes las estrellas, oíase —ya partidos los centauros— el estruendo estrepitoso de los motores. El eco en una u otra racha de viento helado daba los adioses al Perú con un dejo de tristeza y amargura, mientras silente, con una mirada puesta en la huella, confundidos entre una prolongada nube de polvo, Muñiz, con la mano firme en el timón devoraba leguas y más leguas, dispuesto enteramente a brindar hondas emociones a sus admiradores.

El itinerario marcado es alentador, puesto que por primera vez largóse a la prueba máxima que sueña todo deportista en esta clase de carreras.

Desde Lima a Buenos Aires, etapa por etapa, va escalonando puestos y en la final nos da la más grande satisfacción al colocarse en el décimo primer puesto, demostrando ser un volante de promisorias esperanzas para el futuro y a las que el territorio debe volcar toda su fe y todo su estímulo, para vernos representados en estas gestas en donde el laurel priva sobre el azar.





Soledad... uno a uno, en la quebrada de Humahuaca, a 3.625 metros de altura, van dejando rúbricas de confraternidad...



En la ciudad limeña, Muñiz y su acompañante García, durante un descanso.

BARTOLOMÉ VIGNOLO e HIJOS

TALLER ELECTRO-MECANICO

Instalaciones Eléctricas Navales y Terrestres

MOTORES - BOBINAJES - DINAMOS - TELEFONOS

CALLE MINISTRO BRIN 971-973 — T. E. 36, Garay 2760

Los hijos del capitán Grant

Novela de **JULIO VERNE**

(Continuación)

—Era un grande hombre —dijo Glenarvan.

—El más ilustre marino que ha existido. Su compañero Banks fué quien sugirió al gobierno inglés la idea de formar una colonia penitenciaria en Botany-Bay. Después de él, corrieron aventuras en aquellos mares navegantes de todas las naciones. En la última carta que se recibió de la Perouse, escrita en Botany-Bay con fecha 7 de febrero de 1787, el desventurado marino anuncia su intención de visitar el golfo Carpentaria y toda la costa de la Nueva Holanda hasta el territorio de Van-Diemen. Parte, y no vuelve. En 1788 el capitán Philipp funda en Port-Jakson la primera colonia inglesa. En 1791, Vancouver rodeó un número considerable de costas meridionales del nuevo continente. En 1792, Entrecasteaux, enviado a descubrir el paradero de la Perouse, dió la vuelta alrededor de la Nueva Holanda, al Oeste y al Sur, descubriendo de paso islas desconocidas. En 1795 y 1791 Flinders y Bass, dos jóvenes, prosiguen valerosamente en una barquichuela, que no tenía más que ocho pies de largo, el reconocimiento de las costas del Sur, y en 1797 Bass pasa entre la tierra de Van-Diemen y la Nueva Holanda, por el estrecho que lleva su nombre. En aquel mismo año, Vlaming, el descubridor de la isla de Amsterdam, reconoció en las costas orientales el río Swan-River, en que hacían ostentación de sus galas cisnes negros de la más bella especie. Flinders, en 1801, emprendió nuevamente sus curiosas exploraciones, y a los 138° 58' de longitud y 35° 40' de latitud, encontró en Encounter-Bay el *Geographe* y el *Naturaliste*; dos buques franceses que mandaban los capitanes Baudin y Hamelin.

—¡Ah! ¿el capitán Baudin? —dijo el mayor.

—Sí. ¿Os causa extrañeza? —preguntó Paganel.

—No, ninguna; continuad, amigo Paganel.

—Continúo, pues, añadiendo a los nombres de los navegantes mencionados, el del capitán Kink, que desde 1817 hasta 1822, completó el reconocimiento de las costas intertropicales de la Nueva Holanda.

—Tengo ya apuntados veinticuatro nombres —dijo Roberto.

—¡Bueno! —respondió Paganel—, tengo ya la mitad de la carabina del mayor. Y ahora que he concluído con los marinos, pasemos a los viajeros.

—Muy bien, M. Paganel —dijo lady Elena—. Preciso es confesar que tenéis una memoria asombrosa.

—Lo que es muy singular —añadió Glenarvan— en un hombre tan...

—Tan distraído —dijo Paganel—. ¡Oh! no tengo memoria más que para fechas y hechos. He aquí todo.

—Veinticuatro —repitió Roberto.

—Pues bien, el teniente Daws hará veinticinco. En 1780, un año después del establecimiento de la colonia en Port-Jackson, se había dado la vuelta alrededor del nuevo continente, pero nadie podía decir lo que contenía. Una larga cordillera de montañas paralelas a la costa oriental volvía al parecer su interior inaccesible. El teniente Daws, después de nueve días de marcha, tuvo que retroceder y regresar a Port-Jackson. En aquel mismo año el capitán Tench quiso pasar al otro lado de la cordillera, y no pudo conseguirlo. Dos expediciones fracasadas hicieron desistir por espacio de tres años a los viajeros de acometer una empresa tan difícil. En 1792, el coronel Paterson, no obstante ser un audaz explorador africano, fracasó en la misma tentativa. Al año siguiente el valeroso Hawkings, que no era mas que un simple contramaestre de la marina inglesa, pasó 20 millas más allá de la línea que no habían podido salvar sus predecesores. Durante diez y ocho años no se consignan más que dos nombres, el del célebre marino Bass y el de M. Bareiller, un ingeniero de la colonia, que no fueron más afortunados que los otros, y llegó el año 1813 en que se descubrió al fin un paso al Oeste de Sydney. Por él se aventuró en 1815 el gobernador Macquari, y se fundó la ciudad de Bathurst más allá de las montañas Azules. A partir de aquella fecha, Throsby en 1819, Orley, que atravesó 300 millas de país, Hewel y Hume, cuyo punto de partida fué precisamente Twofold-Bay, por donde pasa el 37 paralelo y el capitán Sturt, que, en 1829 y en 1830, reconoció el curso del Darling y del Murray, enriquecieron la geografía con nuevos hechos y coadyuvaron al desarrollo de las colonias.

—Treinta y seis —dijo Roberto.

—Perfectamente —respondió Paganel—; me va a sobrar gente. Citaré a Eyre y a Leichardt, que recorrieron una porción del país en 1840 y en 1845; a Sturt, en 1845; a los germanos Gregory y Heipman, en 1846, en la Australia occidental; a Kennery en 1847, en el río Victoria, y en 1848 en la Australia del Norte; a Gregory, en 1852; a Austin, en 1854; a los Gregory, desde 1855 hasta 1858, en el Noroeste del continente; a Babbage, desde el lago Torrens al lago Eyre, y llego en fin a un viajero célebre en los fastos australianos, a Stuart, que trazó tres veces en el continente sus atrevidos itinerarios. Su primera expedición en el interior fué en 1860. Más adelante os contaré, si queréis, cómo Australia fué cuatro



veces atravesada de Sur a Norte. Ahora me limito a concluir esta larga nomenclatura, y desde 1860 hasta 1862 añadiré a los nombres de tantos denonados sacerdotes de la ciencia los de los hermanos Dempster, los de Clarkson, y Harper, los de Burke y Wils, los de Neilsod, Walker, Landaborourgh, Mackinley, Howit...

—¡Cincuenta y seis! —exclamó Roberto.

—¡Bueno, Mayor! —repuso Paganel; ya veis que me sobra tela, y eso que no os he citado ni a Duperrey, ni a Bougainville, ni a Fitz Roy, ni a Wickes, ni a Mitchell...

—Basta —dijo el mayor, rendido por el número.

—Deteneos, Paganel —dijo Glenarvan, que se desternillaba de risa—; no aplastéis al infortunado Mac Nabbs. ¡Sed generoso! Se confiesa vencido.

—¿Y su carabina? —preguntó el geógrafo con ademán de triunfo.

—Vuestra es, Paganel —respondió el mayor—; y lo siento mucho. Pero capaz sois con vuestra memoria de ganar todo un museo de artillería.

—Es en realidad imposible —dijo lady Elena— que nadie conozca mejor Australia. Ni el nombre más atravesado, ni el hecho más trivial...

—¡Oh! ¡en cuanto a hechos! —dijo el Mayor meneando la cabeza.

—¡Qué queréis decir, Mac Nabbs? —exclamó Paganel.

—Digo que no conocéis tal vez todos los accidentes relativos al descubrimiento de Australia.

—¡No los conozco! —dijo Paganel con un supremo gesto de orgullo.

—¿Y si os cito uno que no conozcais, me devolveréis mi carabina? —preguntó Mac Nabbs.

—En el acto, Mayor.

—¿Convenido?

—Convenido.

—Pues bien. ¿Sabéis, Paganel, por qué Australia no pertenece a Francia?

—Pero, me parece que...

—Es decir, ¿sabéis la razón que dan los ingleses?

—No, Mayor —respondió Paganel muy compungido.

—Pues es pura y simplemente porque el capitán Baudin, que no era sin embargo pusilánime, tuvo tal miedo en 1802 al canto de las ranas australianas, que levó anclas a toda prisa y huyó para nunca más volver.

—¡Cómo! —exclamó el sabio—. ¿Eso se dice en Inglaterra? Pero es una chanza de mal género.

—De muy mal género, lo confieso —respondió el Mayor—, pero el hecho es histórico en el Reino Unido.

—¡Es una indignidad! —exclamó el patriótico geógrafo—. ¿Y eso se repite formalmente?

—Me veo obligado a deciros que muy formalmente, querido Paganel —respondió Glenarvan, en medio de una carcajada general—. ¡Cómo! ¡ignorábais esa particularidad!

—Absolutamente. ¡Pero protesto! Además, los ingleses se contradicen; nos llaman *zamparranas*. Y, en general, lo que se come no se teme.

—Sin embargo, las cosas se dicen, Paganel —respondió el Mayor con una modesta sonrisa.

Y he aquí cómo la famosa carabina de Purdey Moore y Dickson siguió siendo propiedad del mayor Mac Nabbs.

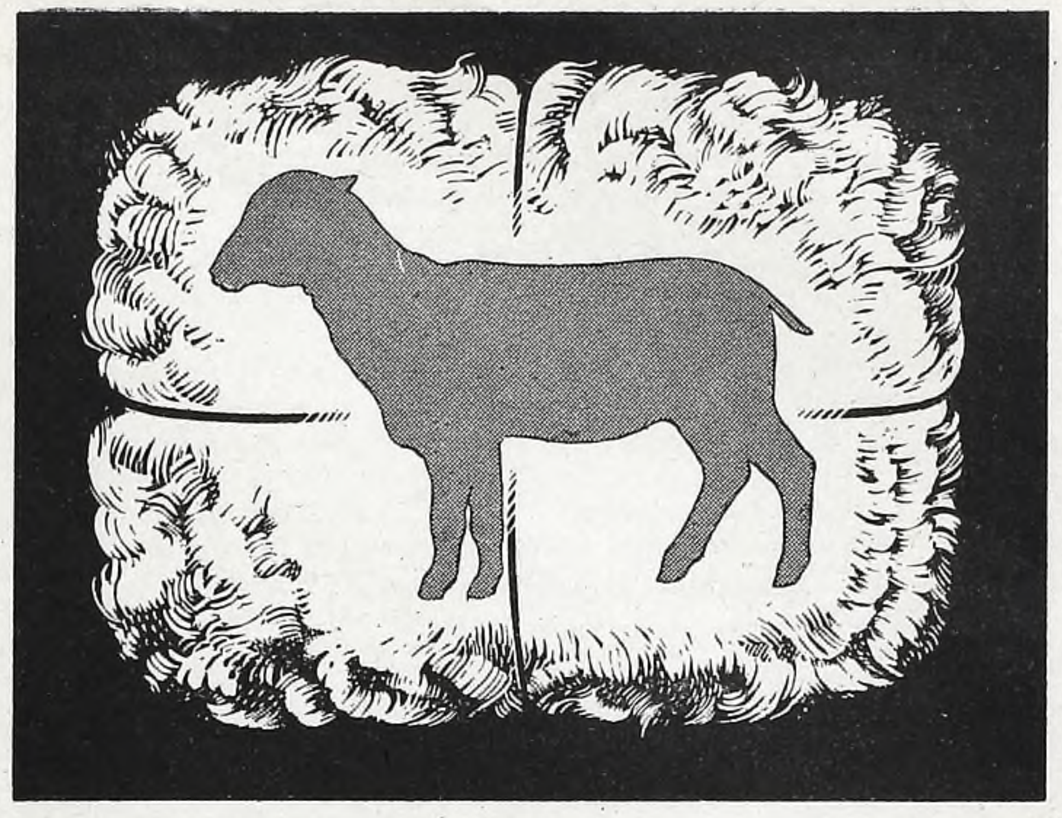
CAPÍTULO V

LAS CÓLERAS DEL OCÉANO ÍNDICO

Dos días después de esta conversación John Mangles, que había hecho al mediodía sus observaciones, manifestó que el *Duncan* se hallaba a los 113° 37′ de longitud, por lo que los pasajeros consultaron la carta de marear, y vieron con mucha satisfacción que no les separaban del cabo Bernuilli más que unos 5°.

Entre dicho cabo y la punta de Entrecasteaux, la costa australiana describe un arco cuya cuerda es el 37° paralelo. Si entonces el *Duncan* se hubiera remontado hacia el Ecuador, hubiera distinguido muy pronto el cabo Chatan, que dejó a 120 millas al Norte. Navegaba en la parte del mar de las Indias abrigada por el continente australiano, por lo que era de esperar que dentro de cuatro días vería destacarse en el horizonte el cabo Bernouilli.

Hasta entonces el viento del Oeste había favorecido la marcha del yate, pero hacía ya algunos días que manifestaba tendencias a disminuir, y fué en efecto cayendo, hasta que el 13 de diciembre sobrevino una calma chicha. Las velas inertes colgaban a lo largo de los palos. Sin su poderosa hélice el *Duncan* hubiera permanecido como anclado en medio del Océano.



¡La mejor presentación de los vellones asegura mejores precios!

Hasta la lana de mejor calidad desmerece si los vellonés van mal atados o si las características del hilo empleado entorpecen después su limpieza. Ate sus vellones con Hilo de Papel "EL CRIOLLO" y obtendrá mejores precios porque:

- El Hilo de Papel "EL CRIOLLO" da mejor aspecto a los vellones que cualquier otra forma de atadura.
- El Hilo de Papel "EL CRIOLLO" se disuelve al lavarse la lana, evitando así que aparezcan restos al ser elaborada.

Fabricado con papel especial proveniente de los principales centros de producción del mundo, el Hilo de Papel "EL CRIOLLO" reúne todas las condiciones requeridas para la buena presentación del vellón en bobinas de 1 kilo con un rendimiento de 700 metros aproximadamente y, debido a su alta torsión, *no pierde peso*.

HILO DE PAPEL "EL CRIOLLO"

Para la mejor presentación de la lana



Un producto de
S.A.I.C. FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS
En venta en todas las buenas casas del ramo

Aquel estado de la atmósfera podía prolongarse indefinidamente. Al anochecer, Glenarvan hablaba sobre el particular con John Mangles, pues la falta de viento tenía muy preocupado al joven capitán que veía vaciarse las carboneras. Echó trapo y más trapo, hizo sobres y alas arrastraderas para aprovechar hasta el menor soplo de aire, pero era éste tan escaso que, según la gráfica clase de la marinería, no hubiera bastado para hinchar una vejiga.

—Será lo que Dios quiera —dijo Glenarvan—; de nada sirven los lamentos, y mal por mal, la falta de viento es preferible al viento de proa.

—Vuestro Honor tiene razón —respondió John Mangles—; pero precisamente estas calmas súbitas suelen preceder a una próxima variación de tiempo. Las temo mucho. Navegamos en la línea de los monzones [1], que, desde octubre hasta abril, soplan del Nordeste, y por poco que nos cojan de proa, retardarán mucho nuestra marcha.

—¿Qué le hemos de hacer, John? Si sobreviene esa contrariedad, tomaremos paciencia. Todo se reducirá a sufrir algún retraso.

—Sin duda, como no haya tempestad.

—¿Nos amenaza acaso? —dijo Glenarvan que, examinando el cielo, no vió en toda su extensión, desde el cenit a los últimos límites del horizonte, la más ligera nube.

—Sí, nos amenaza —respondió el capitán—; a Vuestro Honor se lo digo; pero no quisiera asustar a lady Glenarvan, ni a miss Grant.

—Hacéis bien. Pero, ¿ocurre algo?

—Hay indicios seguros de temporal deshecho. No os fiéis de la apariencia del cielo, milord. No hay nada más engañoso. De dos días a esta parte, baja el barómetro de una manera alarmante, y en este momento está a 27 pulgadas [2]. Es una advertencia que no puedo echar en sacó roto. Temo muy particularmente las cóleras del mar austral, porque alguna otra vez he tenido que arrostrarlas. Los vapores que van a condensarse en los inmensos ventisqueros del polo Sur, producen un llamamiento de aire de una violencia suma, de que nace una lucha de vientos polares y ecuatoriales que engendra los ciclones, los tornados y esas multiplicadas formas de tempestad contra las cuales no lucha un buque sino con grandes desventajas.

—John —respondió Glenarvan—, el *Duncan* es un buque sólido, y su capitán un hábil marino. ¡Que venga el temporal y nos veremos las caras!

John Mangles, expresando sus temores, obedecía a su instinto de marino. Es un hábil *wather-wiss*, expresión inglesa que se aplica a los observadores del tiempo. El descenso persistente del barómetro le hizo tomar a bordo todas las medidas de prudencia. Esperaba una tempestad violenta que no indicaba aún el estado del cielo, pero su infalible instrumento no podía engañarle. Desde lugares en que está alta la columna de mercurio, las corrientes atmosféricas acuden a los lugares en que está baja, y cuanto más cerca están estos lugares unos de otros, más rápidamente se restablece el nivel en las capas aéreas, y mayor es la velocidad del viento.

John permaneció toda la noche sobre cubierta. A las once próximamente, la cerrazón empezó por el lado del Sur, y John hizo subir toda la tripulación para arriar los juanetes y velas secundarias, sin dejar más que las gavias, las mayores y los foques. A medianoche refrescó el viento. Las moléculas de aire eran impelidas con una velocidad de seis toesas por segundo. El crujido de la arboladura, los sacudimientos de la jarcia, el ruido seco de las velas que relingaban, los gemidos de todas las tablas dieron a conocer a los viajeros lo que aun ignoraban. Paganel, Glenarvan, el mayor y Roberto subieron a cubierta a impulsos de su curiosidad y también de sus deseos de ayudar en algo. En aquel cielo que habían dejado limpio y estrellado, circulaban densas nubes, separadas por fajas manchadas como una piel de leopardo.

—¿El huracán? —preguntó sencillamente Glenarvan a John Mangles.

—No todavía, pero pronto —respondió el capitán.

En aquel momento mandó izar las gavias. Lanzáronse los marineros a los flechastes, y no sin trabajo cogieron rizos con que disminuyeron la superficie de las velas. John Mangles quería conservar cuanto trapo le fuese posible para que el yate ciñese el viento y se suavizasen algo sus balances.

Tomadas estas precauciones, dió órdenes a Austin y al contramaestre para que se prepararan a recibir el huracán, que no podía tardar en desencadenarse. Se doblaron las trapas y amarras de respeto. Se reforzaron los palanquines del cañón. Se sujetaron los obenques y brandales. Se cerraron las escotillas. John, como un oficial en lo alto de una brecha, procuraba desde lo más elevado de la toldilla arrancar sus secretos a aquel cielo tempestuoso.

Era la una de la mañana. Lady Elena y miss Grant, violentamente sacudidas en su cámara, se arriesgaron a subir sobre cubierta. El viento corría entonces con una velocidad de 14 toesas por segundo. Silbaba en el cordaje con la mayor violencia. Los alambres de la chimenea, semejantes a las cuerdas de un instrumento, resonaban como si algún gigantesco arco de violín hubiese provocado sus rápidas oscilaciones; las roldanas chocaban unas con otras, corriendo por ellas las cuerdas con un ruido agudo; las velas producían estampidos que parecían cañonazos, y monstruosas olas corrían al asalto del yate, que se agitaba como un alción en su espumosa cresta.

El barómetro había bajado entonces a 26 pulgadas, descenso muy excepcional en la columna barométrica, y el *storm-glass* indicaba tempestad.

No bien reparó el capitán en las pasajeras, se dirigió a ellas precipitadamente, y les suplicó que entrasen en la toldilla, pues empezaban ya a subir a bordo algunas oleadas, y la cubierta podía ser barrida de un momento a otro. Era entonces tan acentuado el ruido de los elementos que con dificultad lady Elena oía al joven capitán.

—¿No hay ningún peligro? —pudo sin embargo preguntar durante una calma momentánea.

—Ninguno, señora —respondió John Mangles—; pero vos no podéis estar sobre cubierta, ni vos tampoco, miss Mary.

Lady Glenarvan y miss Grant no opusieron resistencia a una orden que parecía una súplica, y se metieron en la toldilla en el momento en que una ola, pasando por encima de la popa se estrelló contra las vidrieras de la misma toldilla violentamente conmovida. El viento entretanto seguía arreciando, los palos se doblaban bajo la presión de las velas, y el yate se levantaba sobre las olas.

—¡Larga mayores! —gritó John Mangles—; ¡aferra gavias! ¡arría foques!

Los marineros obedecieron; largáronse las drizas, se tocaron los apagapenoles, se recogieron los foques con un ruido que dominaba el del viento, y el *Duncan*, cuya chimenea vomitaba torrentes de negro humo, azotó desigualmente el mar con las ramas de su hélice que salían algunas veces fuera del agua.

Glenarvan, el mayor, Paganel y Roberto contemplaban con una admiración mezclada de espanto aquella lucha del *Duncan* contra las olas, se agarraban con fuerza al filarete para sostenerse, sin poder pronunciar una palabra, y veían jugando con los vientos desenfrenados bandadas de petreles, pájaros fúnebres de las tempestades.

En aquel momento un silbido estridente dominó los bramidos del huracán. Se escapó el vapor con fuerza, no por el tubo de la chimenea, sino por las válvulas de seguridad; el silbato de alarma hendió los aires con una energía insólita; el yate se inclinó sobre un costado, y Wilson, que estaba en el timón, fué derribado por una sacudida inesperada de la rueda. El *Duncan* no gobernaba y estaba enteramente al arbitrio de la marejada.

—¿Qué ocurre? —gritó John Mangles tirándose de lo alto de la chopeta.

[1] Vientos que reinan en el Océano Indico con una violencia suma. Su dirección no es constante, pues varía según las estaciones, y los monzones de verano son en general opuestos a los de invierno.

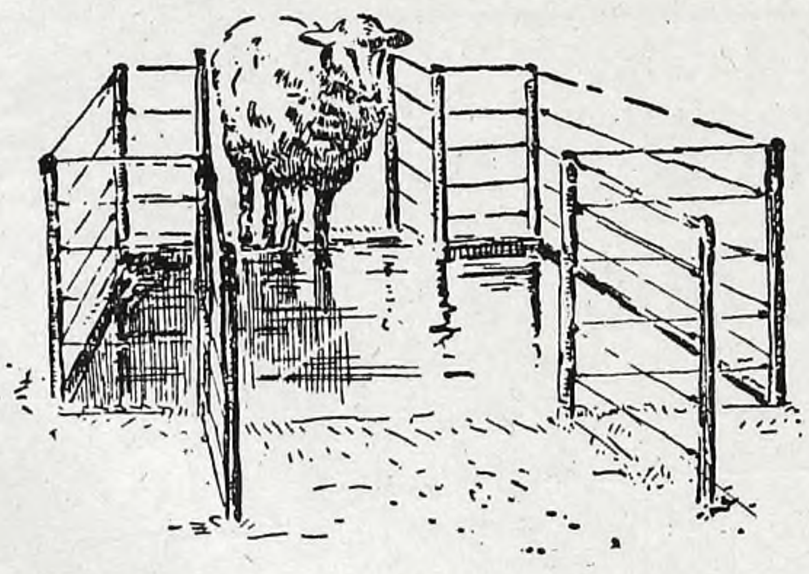
[2] 73,00 centímetros. La altura normal de la columna barométrica es de 76 centímetros.

ALBERTO J. DEFILIPPI

CALES

"CALPABAÑOS"

MARCA REGISTRADA



CLAY - BATHS - EWES - WETHERS - SPECIAL FOR SHEEP "CALPABAÑOS" CALCIUM OXIDE 97.80 %
Para bañar lanares y preparar Polisulfuro de Calcio.
Cales - Hidráulica, "Cal - Focuro" y Cal de Córdoba en tambores.

Cucha Cucha 2923 — 59 - 3443 - Bs. Aires

—¡El buque se acuesta! —respondió Tom Austin.
—¡Hemos perdido el timón!
—¡A la máquina! ¡a la máquina! —gritó el maquinista.

John se precipitó hacia la máquina. Una nube de vapor llenaba la cámara, los émbolos estaban inmóviles en los cilindros; las ruedas paralizadas no giraban alrededor de sus ejes. El maquinista, que veía la inutilidad de sus esfuerzos y temía que saltasen las calderas, cerró el conducto de introducción, y dejó escaparse el vapor por el tubo de desahogo.

—¿Qué pasa? —preguntó el capitán.

—La hélice se ha torcido o atascado, y no funciona —respondió el maquinista.

—¡Cómo! ¿y es imposible ponerla en movimiento?

—Imposible.

No era la ocasión oportuna para reparar semejante avería. Y lo cierto era que la hélice no podía marchar, y que el vapor, no obrando ya, se había escapado por las válvulas. John quedó por tanto atenido a sus velas, y tuvo que buscar un auxiliar en aquel mismo viento que se había convertido en su enemigo más peligroso.

Volvió otra vez sobre cubierta, y en dos palabras puso a lord Glenarvan al corriente de la situación, dándole luego mucha prisa para que se metiese en la toldilla con los demás pasajeros. Glenarvan quería quedarse sobre cubierta.

—No, milord —respondió John Mangles con voz firme—, es preciso que esté yo solo aquí con mi tripulación. ¡Entrad! El buque puede zozobrar, y las olas os arrastrarían sin misericordia.

—Pero podemos ser útiles...

—¡Entrad, entrad, milord! ¡Es necesario! ¡Hay circunstancias en que a bordo nadie manda más que yo! ¡Retiraos! ¡yo os lo digo!

Para que John Mangles se expresase con tanta autoridad, fuerza era que la situación fuese suprema. Glenarvan comprendió que él era el primero que debía dar ejemplo de obediencia. Abandonó la cubierta seguido de sus tres compañeros, y se reunió con los pasajeros que aguardaban con ansia el desenlace de aquella lucha con los elementos.

—¡Qué hombre tan enérgico es mi buen John! —dijo Glenarvan entrando en la sala común.

—Sí —respondió Paganel—, me ha recordado a aquel contramaestre de vuestro gran Shakespeare, cuando en el drama la *Tempete*, grita al rey que lleva a bordo: "¡Fuera de aquí! ¡Silencio! ¡A vuestros camarotes! ¡Si no podéis haceros obedecer de los elementos, callad! ¡No me estorbéis, os digo!"

John Mangles no había perdido un segundo para sacar el buque de la peligrosa situación en que le colocaba su hélice paralizada. Resolvió mantenerse a pairo para separarse todo lo menos posible de su rumbo. Se trataba de bracear oblicuamente las velas para presentarse a la tempestad de costado, a cuyo efecto se izó un foque de trinquete en el estay del palo mayor, y se dejó el timón en banda.

El yate, dotado de grandes cualidades marineras, evolucionó como un brioso caballo que siente la espuela, y presentó el costado a las olas invasoras. ¿No se haría pedazos aquel reducido velamen? Era de la mejor lona de Dundee, pero ¿qué lona puede contrarrestar tan violentos esfuerzos?

El buque, estando a la capa, tenía la ventaja de presentar a las olas sus partes más sólidas y también la de conservarse en su primera dirección sin perder terreno. Sin embargo, no dejaba la evolución de ser peligrosa, porque el buque podía zozobrar en los inmensos vacíos que quedan entre las olas, precipitándose para no volver a levantarse. Pero John Mangles no podía elegir entre maniobras distintas, y resolvió mantenerse a la capa mientras no cayesen las velas, ni hubiese necesidad de picar los palos. Su tripulación estaba pronta a acudir a donde fuera necesario, y él, con las manos crispadas en los obenques, examinaba las enojadas aguas.

En esta situación se pasó el resto de la noche. Había alguna esperanza de que al rayar el alba la tempestad se aplacase. Pero, lejos de eso, a las ocho de la mañana arreció más el viento, adquirió una velocidad de 10 toesas por segundo, y se hizo huracán deshecho.

John no dijo nada, pero tembló por su buque y los pasajeros. El *Duncan* se ladeaba de una manera tan espantosa, que crujieron sus pies de carnero, y algunas veces los penoles bebían la espuma de las encrespadas olas. Hubo un instante en que la tripulación creyó que no volvía ya a levantarse el buque, y los marineros, con el hacha en la mano, iban ya a picar los obenques del palo mayor, cuando las velas, arrancadas de sus relingas, echaron a volar como albatros gigantescos.

El *Duncan* se levantó; pero sin apoyo en las olas y sin dirección, se balanceaba tan espantosamente, que amenazaron romperse los palos. No era posible que resistiese mucho tiempo tan furiosas sacudidas; la arboladura le fatigaba, y muy pronto, arrancados los tablones de sus costillas, y abiertas sus junturas, las olas penetrarían en él libremente.

No había más que un recurso, poner un tormentín sobre la cabeza del bauprés, y huir delante del tiempo. Así lo hizo John Mangles, lo que le costó algunas horas de trabajo, siendo ya las tres de la tarde cuando se pudo izar y marcar la sobrecabecera y entregarla a merced del viento.



Entonces el *Duncan* se dejó llevar por aquel pedazo de trapo, y empezó a huir viento en popa con una rapidez incalculable. Dirigíase hacia el Nordeste empujado por la tempestad. Preciso era que volase con la mayor velocidad posible, dependiendo de esto su salvación. Algunas veces, pasando delante de las olas que cortaba con su afilado tajamar, se hundía en ellas como un enorme cetáceo, y dejaba barrer su cubierta de proa a popa. En otras ocasiones era igual su velocidad a la de las olas; su gobernalle perdía completamente su acción, y declinaba entonces horriblemente, amenazando echarse de costado. Por último, sucedía también que, a impulsos del huracán, las olas corrían más que él, y entonces saltaban por encima del alcázar, y toda la cubierta era barrida de popa a proa con una violencia irresistible.

En esta alarmante situación, vacilando sin cesar entre alternativas de esperanza y desesperación, se pasaron el 15 de septiembre y la siguiente noche. John Mangles no se movió un instante de su puesto, y no tomó alimento alguno. Le atormentaban temores que su impasible semblante no traducía, y su mirada procuraba obstinadamente atravesar las nubes acumuladas en el Norte.

En efecto, se podía temer todo. El *Duncan*, echado fuera de su rumbo, corría hacia la costa australiana con una velocidad que nada podía reprimir, y John Mangles sentía como por instinto, y no de otra manera, que avanzaba con la velocidad de una corriente eléctrica. Temía sin cesar el choque de un escollo en que el yate se había de hacer pedazos. Calculaba que la costa debía encontrarse a menos de 12 millas a sotavento. Y la tierra es el naufragio, es la perdición del buque. Es cien veces preferible el inmenso Océano, contra cuyos furores puede un buque defenderse, aunque sea cediendo, batiéndose en retirada. Pero cuando la tempestad le arroja contra las costas, está irremisiblemente perdido.

John Mangles fué a ver a lord Glenarvan para hablarle acerca del particular, y le pintó la situación tal como era, sin ocultar su gravedad suma. La consideró con la sangre fría de un marino que está resuelto a todo, y terminó diciendo que se vería tal vez obligado a embarrancar en la playa.

—Para salvar, si es posible, a los que lleva, milord.

—Haced, John, lo que mejor os parezca —respondió Glenarvan.

—¿Y lady Elena? ¿Y miss Grant?

—Nada les diré hasta el último momento, hasta que se haya perdido toda esperanza de permanecer en el mar. Me lo advertiréis.

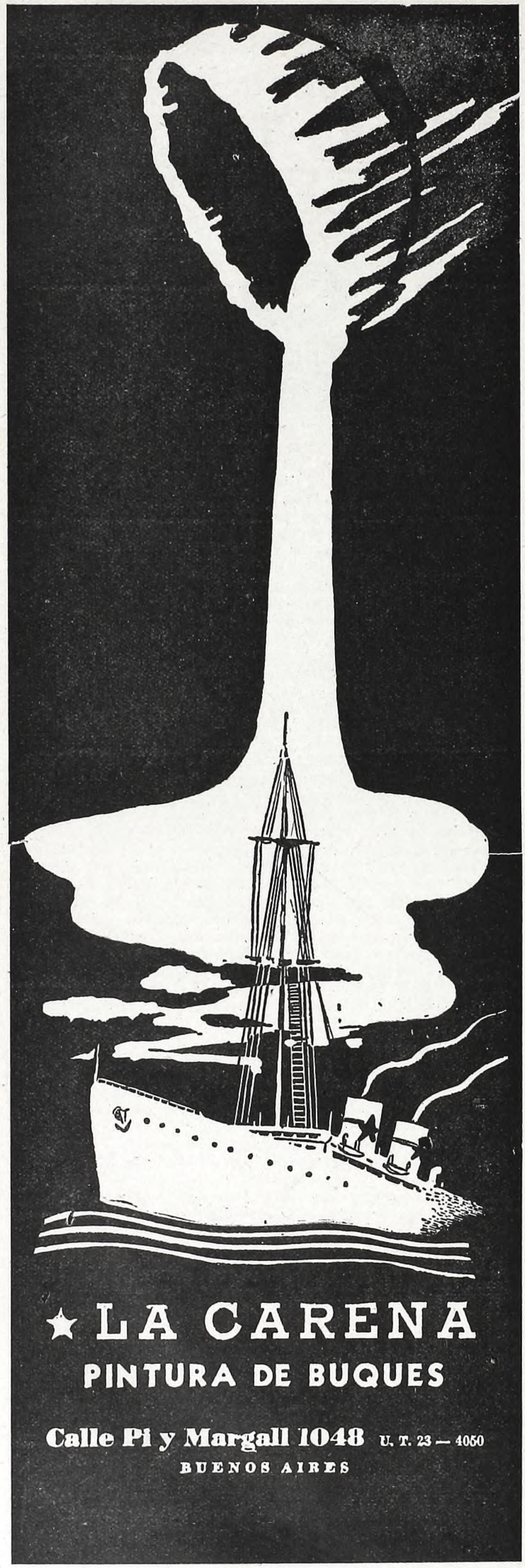
—Os lo advirtiré, milord.

Glenarvan volvió al lado de las pasajeras, las cuales comprendían la inminencia del peligro, aunque no lo medían en toda su extensión. Manifestaban un gran valor, igual al menos al de sus compañeros. Paganel se entregaba a las teorías más importunas sobre la dirección de las corrientes atmosféricas, y hacía a Roberto, que le escuchaba con la boca abierta, interesantes comparaciones entre los tornados, los ciclones y las tempestades rectilíneas. El mayor aguardaba el final de todo con el fatalismo de un musulmán.

A cosa de las once pareció que el huracán aflojaba algo; se disiparon las húmedas brumas, y en una calma momentánea, sumamente rápida. John pudo ver una tierra baja a 6 millas a sotavento. El *Duncan* corría hacia ella como llevado por un rayo. Olas monstruosas se estrellaban a una prodigiosa altura, que pasaba algunas veces de 50 pies. El capitán comprendió que para saltar a tanta elevación encontraban allí un punto de apoyo sólido.

—¿Hay allí bancos de arena? —dijo a Austin.

—Tal creo —respondió el segundo.



—Dios nos tenga de su mano —repuso John—. Si el mar no ofrece al *Duncan* un paso practicable y lo conduce él mismo, estamos perdidos.

—En este momento la marea sube, capitán, y tal vez podamos pasar por encima de los bancos.

—¿Pero no veis, Austin, qué furor el de las olas? ¿Qué buque podría resistirlas? ¡Roguemos a Dios que nos ayude, amigo mío!

Sin embargo, el *Duncan*, sin más que la sobrecabezada de su tormentín, volaba a la costa con una velocidad aterradora. Bien pronto se puso a menos de 2 millas de los cantiles del banco. A cada instante los vapores ocultaban la tierra. Pero John creyó distinguir al otro lado de la espumosa barra un mar más tranquilo, en que el *Duncan* se hallaría en una seguridad relativa. Pero, ¿cómo pasar?

John hizo subir a cubierta a todos los pasajeros, pues no quería que en el momento mismo del naufragio estuviesen encerrados en la toldilla. Glenarvan y sus compañeros miraron el espantoso mar. Mary Grant se puso pálida.

—John —dijo en voz baja Glenarvan al joven capitán—, procuraré salvar a mi esposa o pereceré con ella. Encárgate tú de miss Grant.

—Sí, milord —respondió John Mangles llevando la mano del lord a sus húmedos ojos.

Ya no se hallaba el *Duncan* más que a algunos cables de los bancos. El mar, alto entonces, hubiera sin duda dejado al yate bastante agua bajo su quilla, para permitirle salvar aquellos peligrosos bajíos. Pero las olas enormes, levantándose y abandonándose sucesivamente, le hubieran en este último movimiento hecho tocar, sin duda alguna, en los arrecifes. Pero, ¿había algún medio de suavizar el oleaje, de facilitar el deslizamiento de sus moléculas líquidas, en una palabra, de calmar aquel mar tumultuoso?

John Mangles tuvo una última idea.

—¡El aceite! —exclamó—; ¡muchachos, aceite! ¡aceite!

La tripulación toda comprendió al momento la intención del capitán. Tratábase de echar mano de un medio que ha dado algunas veces buenos resultados. Se puede aplacar el furor de las olas cubriéndolas con una capa de aceite. Esta capa sobrenada y destruye el choque de las aguas que lubrifica. El efecto es inmediato, pero pasa pronto. Cuando un buque ha salvado aquella mar ficticia, las olas multiplican sus furores, y ¡desgraciado el buque que sigue al que ha pasado! [1]

Fueron izados al castillo de proa, desfondados a hachazos y suspendidos encima de la borda de babor y estribor los barriles que contenían la provisión de aceite de boca.

—¡Atención! —exclamó John Mangles, espiando el momento favorable.

En veinte segundos llegó el yate a la entrada del paso cerrado por un reflujo mugidor. El instante era oportuno.

—¡Abajo! —gritó el joven capitán.

Volviéronse los barriles boca abajo, y de ellos salieron oleadas de aceite. En un instante la capa untosa niveló, por decirlo así, la espumosa superficie del mar. El *Duncan* surcó volando las tranquilizadas aguas, y se halló luego en una ensenada pacífica, al otro lado de los terribles bancos, en tanto que el Océano, libre de sus ligaduras, saltaba detrás de él con furor indescriptible.

Capítulo VI

EL CABO BERNOUILLE

Lo primero que procuró John Mangles, fué anclar debidamente, y al efecto echó dos anclas en un fondeadero que tenía cinco brazas de agua, y cuyo fondo, de arena compacta, ofrecía la suficiente resistencia. Ningún peligro había de que derivase, ni embarrancase el buque. Después de tantos azares se hallaba en una especie de ancón, al abrigo de los vientos de tierra por un alto promontorio circular.

Lord Glenarvan estrechó la mano del joven capitán, y le dijo:

—Gracias, John.

¿Para qué quería John más recompensa que estas dos palabras? Glenarvan encerró en el fondo de su alma el secreto de sus angustias, y ni lady Elena, ni Mary Grant, ni Roberto, sospecharon la gravedad de los peligros de que acababan de librarse.

---

[1] Así es que los reglamentos marítimos prohiben a los capitanes el uso de este medio desesperado, cuando otro buque lo sigue de cerca para entrar en el mismo paso.

Había que dilucidar un punto importantísimo. ¿A qué punto de la costa había sido echado el *Duncan* por la formidable tempestad? ¿Dónde volvería a tomar su paralelo acostumbrado? ¿A qué distancia al Sudeste había dejado el cabo Bernouille? Tales fueron las primeras preguntas que se dirigieron a John Mangles. Éste hizo inmediatamente sus observaciones, y las apuntó en el diario de abordo.

En resumen, el *Duncan* no se había desviado de su rumbo más que 2° aproximadamente. Se encontraba a los 136° 12′ de longitud, y 35°. 67′ de latitud en el cabo Catástrofe, situado en una de las puntas de la Australia meridional, a 300 millas de cabo Bernouille.

El cabo Catástrofe, nombre de funesto agüero, tiene por compañero el cabo Borda, formado por un promontorio de la isla Canguro. Entre los dos cabos se abre el estrecho del *Investigador*, que conduce a dos golfos bastante profundos, el golfo Spencer al Norte, y el golfo de San Vicente al Sur. En la costa oriental de este último está el puerto de Adelaida, capital de la provincia llamada Australia meridional. Esta ciudad, fundada en 1836, cuenta 40.000 habitantes, y ofrece bastantes recursos. Pero se ocupa más en cultivar su fecundo suelo, y en explotar sus uvas, sus naranjas y todas sus riquezas agrícolas, que en crear grandes empresas industriales. Su población cuenta menos ingenieros que agricultores, y el instinto general se siente poco inclinado a las operaciones mercantiles y a las artes mecánicas.

¿Podía el *Duncan* reparar sus averías? He aquí la cuestión que había que resolver. John Mangles quiso saber a qué atenerse. Hizo examinar la popa del yate por debajo del agua, y los que buzaron le dijeron que una de las ramas de la hélice se había torcido, y tropezaba con el estambor o codaste, lo que le impedía todo movimiento de rotación. Esta avería era grave, y como tal fué considerada, pues requería su compostura herramientas que no era fácil encontrar en Adelaida.

Después de maduras reflexiones, Glenarvan y el capitán John resolvieron que el *Duncan* siguiese a la vela costeando las playas australianas para inquirir noticias de la *Britannia*, que se detuviese en el cabo Bernouille, donde se harían las últimas investigaciones, y que siguiese su rumbo al Sur hasta Melbourne, en cuyo punto habría facilidad de reparar sus averías. Rehabilitada la hélice, el *Duncan* iría a cruzar por delante de las costas orientales para terminar la serie de sus pesquisas.

Aprobadas estas proposiciones, John Mangles resolvió no desperdiciar el primer viento favorable para aparejar inmediatamente. No tuvo que aguardar mucho. Al anochecer, el huracán había caído completamente, sucediéndole una brisa del Sudeste muy manejable. Se tomaron, para aparejar, las disposiciones convenientes. Se envergó un nuevo velamen, y a las cuatro de la mañana los marineros dieron vueltas al cabestrante. Muy pronto el áncora que estaba encepada se puso a pique y quitó el fondo, y el *Duncan* con trinquete, gavia, foques, juanetes y sobrejuanetes fué navegando a bolina a lo largo de las costas australianas.

Dos horas después perdió de vista el cabo Catástrofe, y atravesó el estrecho del Investigador. Por la noche dobló el cabo Borda y pasó a algunos cables de la isla de Canguro, que es el mayor de los islotes australianos, y sirve de refugio a los deportados fugitivos. Su aspecto era encantador. Inmensos tapices de verdura cubrían las estratificadas rocas de sus playas. Lo mismo que en 1802, que fué la época de su descubrimiento, se veían numerosas bandas de canguros que cruzaban a saltos los bosques y los llanos. Al día siguiente, mientras el *Duncan* navegaba de vuelta y vuelta, se enviaron sus lanchas a tierra para visitar los acantilados de la costa. Se hallaba entonces el yate en el 36° paralelo, y Glenarvan no quería dejar ningún punto inexplorado hasta que llegase al 38°.

Durante la singladura del 18 de diciembre, el yate que bolineaba a todo trapo como un verdadero clipper, pasó rozando las orillas de la bahía Encountar. Allí es donde en 1828 llegó el viajero Sturt después de haber descubierto el Murray, que es el río más caudaloso de la Australia meridional. No eran ya aquellas orillas las de la isla de Canguro alfombradas de verdura, sino tristes páramos, que rompieron alguna vez la uniformidad de una costa baja y desmenuzada, a trechos algún acantilado ceniciento, promontorios de arena, toda la aridez de un continente polar.

Durante aquella navegación trabajaron las lanchas rudamente, sin que de ello se quejasen los marineros. Casi siempre les acompañaban Glenarvan, su inseparable compañero Paganel y el joven Roberto, que querían con sus propios ojos encontrar vestigios de la *Britannia*. Pero aquella escrupulosa exploración no reveló nada del naufragio. Las playas australianas fueron acerca del particular tan mudas como las tierras patagonas. Sin embargo, no había motivos para perder todas las esperanzas mientras no se hubiese alcanzado el punto preciso indicado por el documento. Aquellos reconocimientos se practicaban únicamente para descargo de la conciencia, por un exceso de celo y por no dejar nada abandonado a la casualidad. Durante la noche, el *Duncan* se ponía al pairo, y al llegar el día se examinaba la costa escrupulosamente.

Así llegaron los navegantes el 20 de diciembre al cabo Bernouille, que termina la bahía Lacepede, sin haber encontrado el menor resto del naufragio. Pero esto nada probaba. Desde la época de la catástrofe, ocurrida dos años antes, el mar había podido dispersar y dispersado probablemente, para consumirlos poco a poco, los despojos de la *Britannia*, arrancados sin duda del escollo. Además los indígenas, que huelen los naufragios como los buitres los cadáveres, debían haber recogido hasta las más insignificantes reliquias, y, por otra parte, Harry Grant y sus dos compañeros, cautivos en el momento mismo en que las olas les arrojaron a la costa, habían sido sin duda alguna internados en el continente.

(Continuará.)

MOSAICOS

MARMOLES RECONSTRUIDOS

Z. HELVECIO QUADRI

CASA FUNDADA EL AÑO 1874

CORRIENTES 3740

T. E. 79, GOMEZ 2242 BUENOS AIRES

RICOLTORE

EL ACEITE QUE GUSTA MAS

Bazar

Dos Mundos 25

SUCURSALES

★

Casas Centrales:

CALLAO esq. SARMIENTO

FLORIDA esq. Bartolomé Mitre

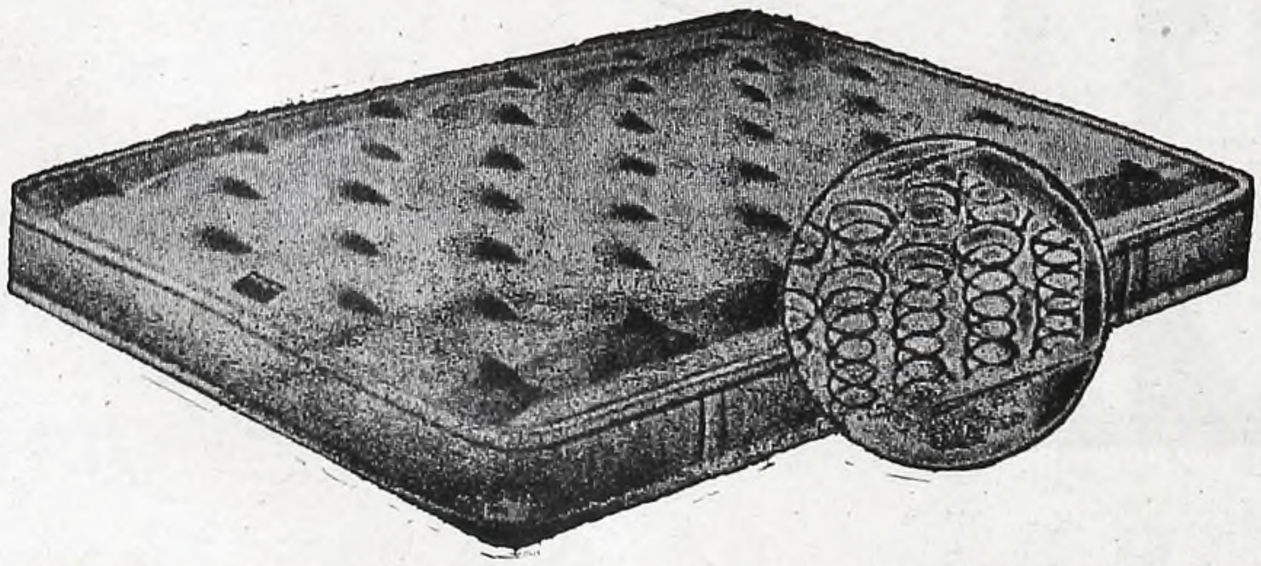
★

J. ROGER BALET



Señorita Rosa Grecco, que ha contraído enlace en Comodoro Rivadavia con el Sr. Francisco Behr.
(Foto Quiroga.)

Cándido Lorenzo



Colchonería

TAPICERIA Y CORTINAS
PARA BUQUES EN GENERAL

812 - NECOCHEA - 814
T. E. 23, BUEN ORDEN 6004
BUENOS AIRES



Enlace de la señorita Laura Novoa con el Sr. Alejandro Victoria, cuya celebración dió margen a una destacada nota social en San Julián.

(Foto Mitre.)

COCINERO

el aceite verdadero

SIMBOLIZA CALIDAD

MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.



Señorita Elina Gómez, de San Julián.



Señorita Julia M. Ferrari, de Comandante L. Piedrabuena.

(Foto Natalio Baro.)

el café
que se hace solo



NESCAFÉ

UN PRODUCTO NESTLÉ



Señoritas Estrella Vázquez, Ida Mallada y Lía Rognetta, de San Julián.



Señorita María Svidersky, de San Julián.
(Foto Mitrè.)

Sea usted el juez.

...fume

"43" Extra Suave de 0.40

Compare... y Juzgue.

CONFECCIONES

MOIS CHAMI

CASA FUNDADA EN EL AÑO 1912

ALSINA 772

T. A. 33, Avenida 2551

BUENOS AIRES



Señorita Haidé Gómez San Martín, de Comodoro Rivadavia.
(Foto Quiroga.)

ACCIÓN SALUDABLE



El Extracto de Carne LA BLANCA es el mejor estimulante del apetito y de las funciones digestivas. Usándolo en las comidas se logra darles un gusto exquisito, al mismo tiempo que se consigue una acción saludable sobre el organismo.

"PUROJUGO"

LA BLANCA



Jorge y Alberto Hospitaleche, de San Julián.
(Foto Mitre.)



Irma, Irene y Mirta Cameron, de San Julián.
(Foto Mitre.)

Niños



Silvia Grant, de San Julián.
(Foto Mitre.)



Carlos Ernesto Marinkovic, de San Julián.
(Foto Mitre.)



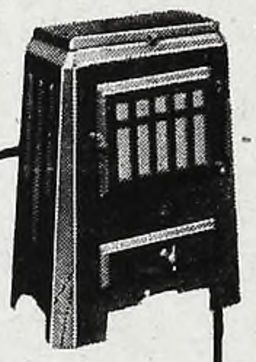


Blanca Allen, de San Julián.
(Foto Mitre.)



Catalina y Lucrecia Domian, de San Julián.
(Foto Mitre.)

ESTUFAS TM ...



... calor a bajo costo



CONSTRUIDAS ENTERAMENTE DE FUNDICION Y APTAS PARA EL CONSUMO DE CARBON O LEÑA.

Solicítelas a su habitual proveedor

TAMET — CHACABUCO 132 — BUENOS AIRES

SUCURSALES Y REPRESENTANTES EN TODA LA REPUBLICA



Aurelia Arias, de San Julián.
(Foto Mitre.)

Esta etiqueta que es un prestigio y una verdadera garantía de calidad en toda América Latina, especialmente en sus grandes ciudades, representa una exclusividad de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, para que sus clientes de Confecciones puedan comprar todos los artículos para caballeros, jóvenes, niños y señoras y todo lo correspondiente al sport, en los más variados estilos, con la garantía de "MENFER" que significa-alta-calidad, máxima perfección y constante renovación en la actualidad de la moda.

CONFECCIONES FINAS

M.F.

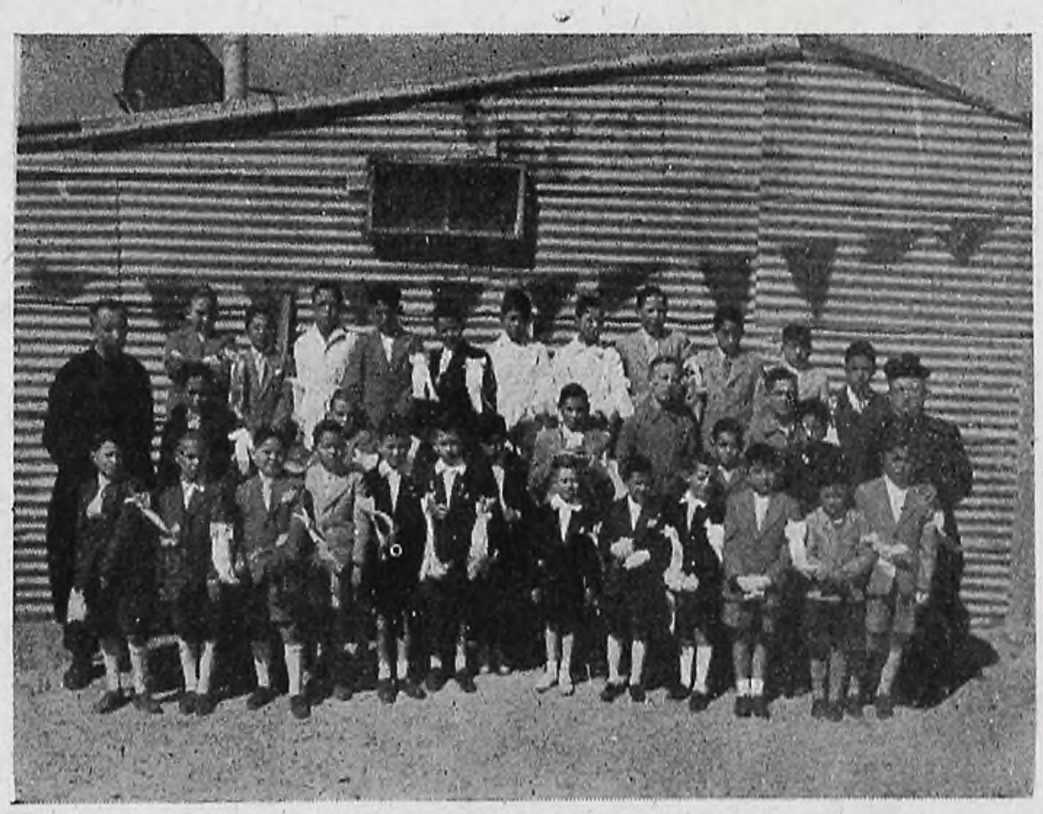
Menfer

MARCA REGISTR.

DE ALTA CALIDAD

SER COMPRADOR DE CONFECCIONES "MENFER", ES SABER VESTIR

SOLAMENTE EN LA ANONIMA SE VENDEN CONFECCIONES "MENFER"



Grupo de niños de San Julián que tomaron la primera comunión.
(Foto Mitre.)

Río Gallegos

Santa Cruz

Com. Luis Piedrabuena

Cañadón León

VIAJE A PUNTA ARENAS con ELOY PEÑA GARCIA

CORREO OFICIAL

Los mejores coches de la línea Internacional
Salida: todos los Lunes- Regreso: los Sábados
Salidas: los Lunes - Regreso: los Sábados
Ordenes en Río Gallegos: **Casilla 60**
Ordenes en Punta Arenas: **Casilla 222**

Correo oficial de las siguientes:

ESTANCIAS:
Palermo A y Kc
Las Bentreras
La Carlota
BellaVista
Gallegos Chico (Chile)
Tres Chorrillos (Chile)

OFICINAS:
Soc. Explotad. de Tierra del Fuego
Soc. Sara Braun
Soc. Menéndez Behety
Dr. Jack Caminos
Frigorífico Notales
Frigorífico Tres Puentes
Oficina J. Dick

PANCHO'S BAR

FRANCISCO BRIZIC

Venta de Bebidas y Café Express

Puerto Santa Cruz

HOTEL VICTORIA

Atendido por sus dueños

Puerto Santa Cruz - Teléf. 71

NIEVES Hnos.

CONSTRUCTORES

Santa Cruz **Piedrabuena**

Dr. Eduardo Canosa

Doctor en Medicina

M. P. 0.7668

Consultas: 14 a 17 horas

Puerto Santa Cruz - Teléfono 69

Salustiano J. Medrano

Agente del "Expreso Villalonga" - Trámites en general.

Casilla Correo 36 - Tel. 68

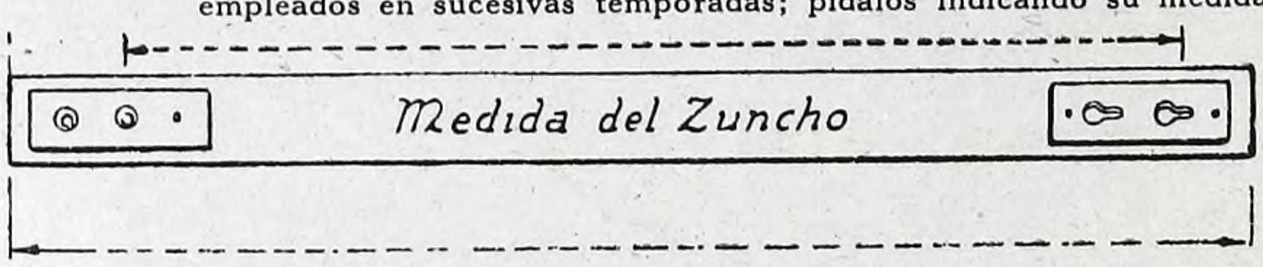
Puerto de Santa Cruz

SOCIEDAD ANONIMA ELECTRICA DE SANTA CRUZ

Venta de materiales eléctricos - Planchas eléctricas - Instalaciones - Motores para uso industrial, etc. - Para corriente continua 220 y 400 V.

P. SANTA CRUZ. - Tel. 13

SEÑOR GANADERO: Reduciendo el volumen en sus fardos de lana, reducirá a la vez sus gastos en los fletes Marítimos, esto lo obtendrá empleando los zunchos "JOAR" de enganche rápido. Otra de sus grandes ventajas es su fácil colocación y reacondicionamiento, para ser empleados en sucesivas temporadas; pídalos indicando su medida.



JOAQUIN ARGÜELLES **RIO GALLEGOS**

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES **COMISIONES** **CONTABILIDAD**

SARMIENTO 24 **RIO GALLEGOS**

◆

Dr. BENIGNO CARRO
Médico Cirujano
Rayos X - Electricidad - Análisis
M. Moreno 68
Teléfono 57 — Río Gallegos

Dr. Heriberto F. Cobeñas
Médico Cirujano
Matrícula Nº 6277
Ex-Interno del Hospital Rawson de Bs. Aires - Médico de Salud Pública
Teléf. 38 Cte. Luis Piedrabuena
TERRITORIO SANTA CRUZ

EUGENIO LLUIS
RAMOS GENERALES
El mejor surtido en plaza
CAÑADON LEON
(C. C. Nº 15)

CONFITERIA "IBERIA"
DE
JOSE GARCIA
Fábrica de Masitas, Postres y Toda Clase de Confituras
Lunchs y Banquetes
TELEFONO Nº 30
Cte. Piedrabuena - Santa Cruz

Estudio "Foto Mitre"
Walter Hamburger
FOTOGRAFIA ARTISTICA
AMPLIACIONES, REVELACIONES, COPIAS
Bartolomé Mitre 375
Puerto San Julián

Cociancich & Cía.
Empresa Constructora
Teléf. 63 - Pto. Santa Cruz

GM REPUESTOS LEGITIMOS
J. F. PEÑA e Hijos
Concesionario
Teléfono Nº 2
Cte. Luis Piedrabuena
(Territ. de Santa Cruz)

ALMACEN - FRUTERIA Y FIAMBRERIA
"LA MODELO"
DE
ANTONIO FEU
Teléf. 31 - Cte. Luis Piedrabuena

Usina Eléctrica de Luz y Fuerza
Cte. LUIS PIEDRABUENA

OCTAVIANO R. CARBONE
AGENTE MARITIMO
Comisiones - Representaciones - Contabilidades
Puerto Santa Cruz — **Teléfono 93**

Arroyo y Concepción
Servicio Mecánico en General
Sub-Agentes Y.P.F. - Repuestos y accesorios para automóviles.
Teléfono 18 — **Patagonia**

LEONIDAS BOHMER
DESPACHANTE DE ADUANA Y AGENTE MARITIMO
CONTABILIDADES Y ADMINISTRACION
Agente de: JOSE PEISCI y Cía. - Cía. Argentina de Seguros "Providencia" - Indalecio Muruzábal consignatario de frutos del país - Café Paulista S. R. L. - Representante general para el Territorio de Santa Cruz de la CATITA - Productos "Bernaloina"
C. Correo Nº 12 — **Teléfono 86** — **San Julián**

JOSE B. VETTORAZZI
Taller Mecánico - Vulcanización - Estación de Servicio - Repuestos y accesorios para autos - Carga de acumuladores - Lavado y Engrase Hidráulico - Taller de Pintura
Aceites, Grasas y Lubricantes "SPLENDIOL"
OSVALDO RIGAMONTI
S. A. Comercial e Industrial
9 DE JULIO 230
Teléfono 143 — **Río Gallegos**

UNA VOZ ARGENTINA EN LA PATAGONIA
L.U.4 Radio Comodoro Rivadavia
L.U.12 Radio Río Gallegos
L.U.8 Radio Bariloche
Las ondas que sintonizan todos los hogares patagónicos
Cía. BROADCASTINGS DE LA PATAGONIA, S. A. - Avda. R. S. PEÑA 555 - Bs. As.

CASA YGURI

VENTA de REPUESTOS y ACCESORIOS para AUTOMOVILES y CAMIONES

Unica casa que asegura la rápida llegada del repuesto que el señor automovlista necesita

ALBERTI 199 **Teléfono 222** **RIO GALLEGOS**

ESCRITORIO ELBOURNE SOC. COM. COL.

SEGUROS - CONTABILIDADES - REPRESENTACIONES
COMPRA VENTA: HACIENDA - FRUTOS - PROPIEDADES
CONCESIONARIOS STUDEBAKER

CASILLA CORREO 21 **RIO GALLEGOS (Santa Cruz)**

HOTEL COLON

de **LINO TORRES**

Grandes comodidades para familias y pasajeros.
Calefacción central en todas las habitaciones

Av. San Martín esq. 25 de Mayo - Tel. 64 - C. Correo 36 - Terr. Santa Cruz

ANGEL A. SUREDA

CONTADOR

Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Flota Mercante del Estado - Curto, González y Cía., Consignatarios

Sarmiento 204 - Tel. 288 - R. Gallegos

Empresa de Transportes
"LOS COLORADOS"
de Francisco L. Vázquez

Entre San Julián y los Ventisqueros
C. Correo 73 Tel. 134
SAN JULIAN

PAZ & ANGLESIO

Bazar - Radio - Electricidad
Agencia Pullman entre Punta Arenas y Río Gallegos.

Roca 1192 - Tel. 12 - R. Gallegos

Taller de Hojalatería, Mecánica y Herrería
de **CARLOS BEICA**

Especialidad en elásticos de automotores.

Av. San Martín 467 - Teléf. 486
Río Gallegos

HOTEL "AGUILA"

de **SERVENTIC y MARCIC**
Grandes comodidades para Familias y Pasajeros.

Av. S. Martín - Tel. 24 - C. Correo 17
Puerto San Julián (Terr. de S. Cruz)

"La Casa del Automóvil"
de
EUSEBIO ILHERO

Mons. Fagnano y Zapiola
RIO GALLEGOS

Angel Carnota

DENTISTA
CIRUJANO

25 DE MAYO 43

TEL. 158 **RIO GALLEGOS**

PROSPERO J. SUAREZ

Concesionario de la General Motors Argentina, S. A.
Automóviles y Camiones

Av. San Martín 675 - Río Gallegos
C. Correo 70 - Dir. Tel. "Horquetas"

SCHCLAREK HNOS.

Sucesores de **LUIS SCHLAREK**
Mercaderías Generales
Frutos del País.

C. Correo 27 **Teléfono 51**
Puerto San Julián

JULIO V. THEVENON

MARTILLERO PUBLICO - REPRESENTACIONES

Para los territorios de SANTA CRUZ, TIERRA DEL FUEGO Y PUNTA ARENAS (Chile)

ROCA 1015 **CASILLA CORREO 71** **TELEFONO 279**

Florentino Pérez

Despachante de Aduana
y Agente Marítimo

✡

Representante de "LAW UNION & ROCK"

Compañía Inglesa de Seguros y de la casa JOSE PELUFFO y Cía. Ltd.

Vacunas "EBER" (Carbunclo y Mancha)

Puerto Deseado - C. Correo 76

Fotografía-"ROIL"

Trabajos de primera calidad

Venta de Albumes para fotografía - Gran existencia de fotos del Lago Argentino.

ZAPIOLA 166 RIO GALLEGOS

HERBERT BATEMAN

Comisiones y Representaciones

Puerto Deseado

Sociedad Comercial e Industrial FAVA Y GUATTI

SOC. RESP. LTDA. - CAPITAL $ 60.000

Concesionarios FORD - Exhibición y Venta de los nuevos modelos Gran Surtido de Repuestos Legítimos - Para reparaciones de automotores en general recuerde siempre al acreditado ex-taller FAVA, hoy al servicio Ford.

PUERTO DESEADO

Dr. Alfredo A. Ramírez

Médico Militar

Consultas de 15 a 18 hs.

Teléfono 72 Puerto Deseado

Empresa LUZ Y FUERZA

COCOZ Hnos.

Anexo: Instalaciones eléctricas e Industriales - Mosaicos calcáreos y graníticos

PUERTO DESEADO

"LA INDUSTRIAL"

TALLER DE VULCANIZACION

Lubricantes - Nafta - Agua destilada - Acido por mayor y menor - Repuestos y Accesorios para automóviles - Cámaras y Cubiertas - Cocinas a Gas de Kerosene y Calentadores.

Emilio Almansa - Pto. Deseado

ESTACIÓN DE SERVICIO de PEDRO MARTINEZ

Repuestos y Accesorios - Lavado y Engrase
Carburación y Encendido-Venta de Nafta y Aceites

PUERTO DESEADO

Sociedad Anónima Ganadera Suárez Ladouch, Limitada

ROCA 991
DIREC. TELEG. "HORQUETAS"

RIO GALLEGOS
CASILLA DE CORREOS 70

CABAÑA "SAN RODOLFO" **RAZA CORRIEDALE**

Rebaño R. I. L. 82

VENTA PERMANENTE DE CARNEROS PUROS DE PEDIGREE PARA REBAÑOS Y PLANTELES Y PUROS POR CRUZA PARA MAJADA GENERAL

Las Heras - Puerto Deseado
Comodoro Rivadavia

Dr. Amadeo Antonelli

Médico Cirujano

Tel. 58 - Las Heras - Sta. Cruz

BERENGUEL

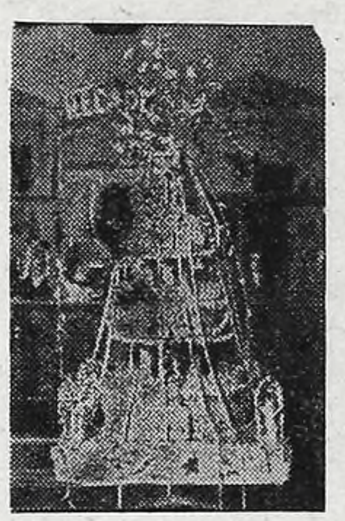
Fotografía

Retratos de calidad

SAN MARTIN 288 - TEL. 304

COMODORO RIVADAVIA

CONFITERIA "IDEAL"



Especialidad en la fabricación de Postres, Masas y Tortas para Casamientos de GEHRUNG & NURNBERG

San Martín 394 - T. E. 170 - Com. Riv.

GARAGE Y TALLER MECANICO

de **DI PARDO & MORINI**

Soldadura autógena - Pintura al DUCO - Arreglo de carrocerías - Engrase - Cristales para automóviles - Rebobinajes en general - Electricidad del automóvil - Reparaciones esmeradas - Repuestos y Accesorios. Venta y Servicio de acumuladores - LUBRIFICANTES

LAS HERAS **Teléfono 41** **Zona Militar de C. Rivadavia**

HOTEL "OROZ"

de

M. BRITAPAJA

SARMIENTO
ZONA MILITAR DE C. RIVADAVIA

CONFITERIA "EL AGUILA" - BAR SUD AMERICANO

de BRATOVICH HNOS.

VARIETES - BILLARES - SALON PARA FIESTAS, DESPEDIDAS - SERVICIO DE LUNCH

SAN MARTIN 362 **Teléfono 520** **C. RIVADAVIA**

Roque González

ESCRIBANO

Av. Rivadavia 180 - C. Rivadavia
Registro de Contratos Públicos Nº 2

PABLO ZUKAS

TALLER DE VULCANIZACION

Reconstrucción de Cubiertas - Surtidos de Nafta Aceites - Grasas - Lubrificantes - Carga y venta de Acumuladores y Accesorios para automóviles

9 DE JULIO 869 - 875 **TELEFONO 244**

"LA PLATENSE"

de **BENJAMIN RODRIGUEZ**

Orquestas - Varieté - La más surtida y confortable de la Costa Sud.

Trelew **Teléf. 81** **(Chubut)**



GOOD YEAR

FRED JOHN BROWN

Venta de Repuestos y Anexos al Automóvil

Casilla Correo 2 **Teléfono 238** **Puerto Deseado**

"AGENCIA REAL"

LOTERIA - CAMBIOS

San Martín 358 - Tel. 353

Comodoro Rivadavia

PANADERIA Y CONFITERIA

"LA FLOR DE ASTURIAS"

ELABORACION ESPECIAL

Venta de Pan y Galletas por Mayor y Menor

C. CORREO 5165 **SAN MARTIN 421** **TELEFONO 77**

COMODORO RIVADAVIA

HOTEL COLON — COMODORO RIVADAVIA

de **TEODORO CERECEDA**

Teléfono 283 - Casilla Correo 5187

San Martin 341

SMITH HERMANOS

Martilleros Públicos

Belgrano 869-77 **Teléf. 293**

COMODORO RIVADAVIA

Taller "JUVENTUD"

de

REYMUNDO y LIRES Hnos.

Taller Mecánico - Chapista - Pintura Duco - Soldadura Autógena y Eléctrica - Mecánica en General

B. MITRE 951 **Teléf. 457**

Estación de Servicio "SAN CRISTOBAL"

FRANCISCO J. RUBY

Garage y Taller Mecánico - Accesorios y Repuestos - Despacho de Nafta y Lubricantes - Modernos equipos para rectificar campanas de frenos, linea completa de repuestos para frenos hidráulicos y mecánicos, el más moderno laboratorio para afinado de motores - Todo al Servicio del Automóvil.

España 878 - Tel. 179 - C. Rivad.

TALLER ELECTRO - TECNICO

"EL CENTRAL"

JOSE LIBERTINI

Rebobinajes en general - Electricidad de campaña - Electricidad del automóvil - Reparación, venta y carga de baterías.

Rivadavia 555 - Teléfono 473

Zona Militar de C. Rivadavia

Comidas C C Bebidas

HOTEL

R. M. DIAZ ROLDAN

Alojamiento

25 de Mayo 944 **C. Rivadavia**

FARMACIA MODERNA

Dr. Andrés G. Blaiotta

Recetas

SAN MARTIN 380 **TELEFONO 180**

COMODORO RIVADAVIA

EDMUNDO HUMPHREYS

Martillero Público

Comisiones

Representaciones

San Martín 119 - Teléfono 236

Comodoro Rivadavia - Zona Militar

HOTEL "LA VASCONGADA"

MARCOS BRATOVICH

COMPLETAMENTE REFORMADO Grandes Comodidades para Familias y Pasajeros - Cocina de Primer Orden.

S. Martín esq. 9 de Julio - C. C. 5364

Teléfono 56 **Comodoro Rivadavia**

Churrasquería "LA PATAGONIA"

de

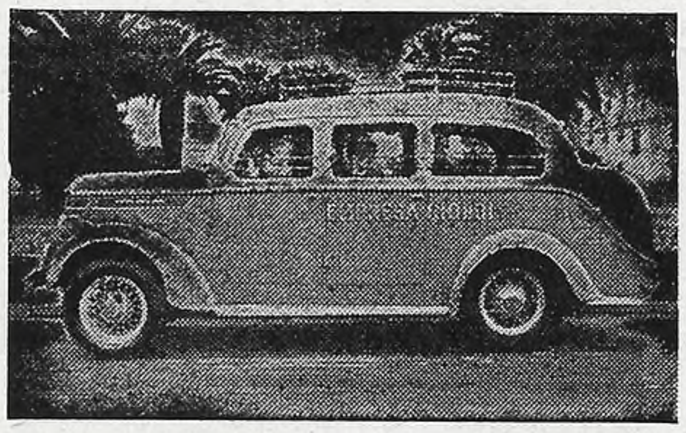
JULIO OVIEDO

San Martín 420 **Teléf. 66**

Comodoro Rivadavia

Empresa de Transportes ANGEL GIOBBI

Correo Oficial a Lago Buenos Aires y Alto Río Mayo



25 DE MAYO 969

Telf. 507 - C. Correo 5390

Comodoro Rivadavia

"CASA BRAÑA"

de

HECTOR M. BRAÑA

Nafta ASTRA y Lubrificantes

San Martín 16 - Tel. 118 - C. Riv.

Estación de Servicio Y.P.F. "AUTORIZADA"

de Sucesión **Casimiro Pella**

Venta de Repuestos Automotrices - Neumáticos **Michelin**

Rivadavia y Güemes - C. C. 122

COMODORO RIVADAVIA

PELUQUERIA - LOTERIA

LAZARO CAMPOS

San Martín 402 - Com. Rivad.

J. A. LAFONT

SEGUROS GENERALES

New Zealand Insurance Co. Ltd.

Sun Life Assurance of Canadá

COMODORO RIVADAVIA

Transportes Agropecuarios del Chubut S. R. L.

Capital: $ 50.000 m/l. (en ampliación)

Transportes automotores de cargas generales, haciendas y encomiendas entre:

SAN ANTONIO O. - PTO. MADRYN - TRELEW - RAWSON - CAMARONES - C. RIVADAVIA - PTO. DESEADO y combinaciones en la Patagonia

●

Concesión Permiso Nº 370
Res. 7601 Secretaría de Transportes de la Nación

●

Depto. de Tráfico en TRELEW - Teléfono 214

Administración General en:
Buenos Aires - Av. R. S. Peña 501 - T. E. 34-1660

●

SERVICIO EFICIENTE - RESPONSABILIDAD

Transportes Patagónicos S. R. L.

Capital $ 1.600.000

Una empresa de capitales netamente argentinos al servicio de la Patagonia.

Además de su confortable servicio de pasajeros, dispone de un servicio trisemanal de transportes de encomiendas que se efectúa con gran rapidez.

●

Oficinas en todas las localidades

Administración: **Trelew (Ch.)**
Oficina en Bs. As.: **Avenida de Mayo 769**

Dir. Tel.: "Tramgónicos" - T. E. 34-Defensa 9968

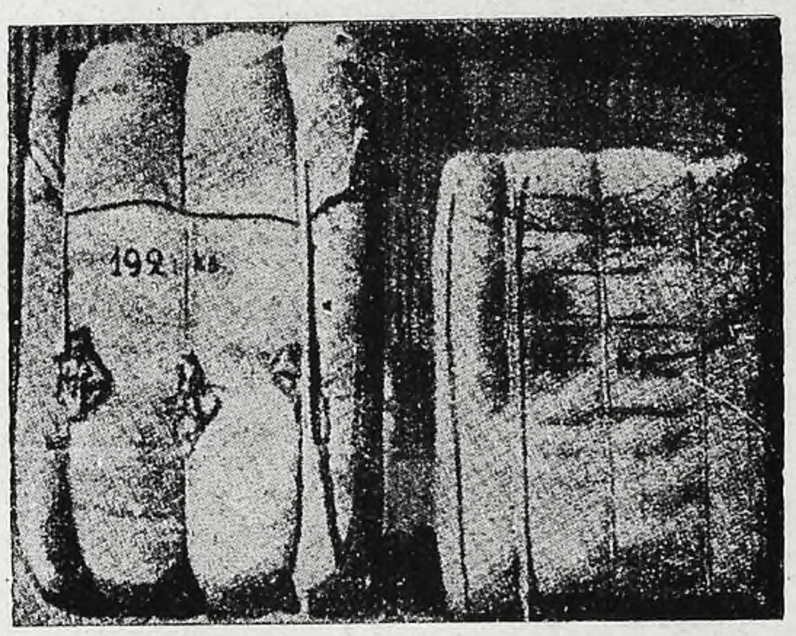
Trelew

Puerto Deseado

Comodoro Rivadavia

Los Fletes Aumentan

No tire su dinero, pagando 75 % más por transportar sus frutos.

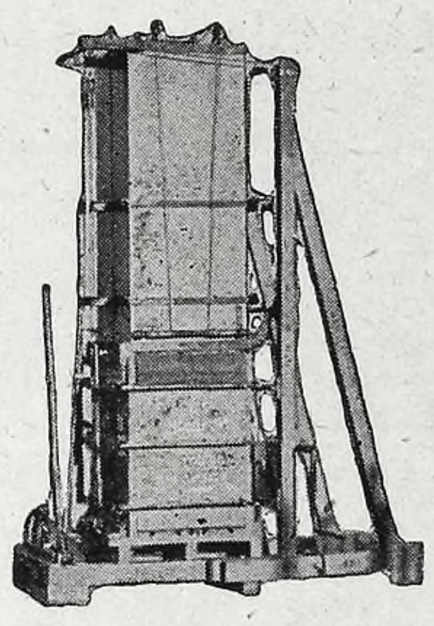


Prensado corriente **Prensado con prensa Amelung**

Enfardado con

PRENSA COMUN	PRENSA AMELUNG
0.780 m³ 192 kilogra.	0.590 m³ 254 kilogra.
fardo $ 36.66	fardo $ 25.40
Mil kilos $ 190.93	Mil kilos $ 109.18

DIFERENCIA $ 81.75



Prensa "AMELUNG" pat.

Nuevo modelo con notables INNOVACIONES que contribuyen aun más a su SUPERIORIDAD.

TALLERES VOLCAN
PUERTO DESEADO

EMPRESA CHUBUT

AUTOS EXPRESO

Servicio Oficial de Correos entre Trelew - Esquel, Pampa de Agnia - San Martín, Gob. Costa y Río Pico.

Salidas de Esquel y R. Pico: Miércoles
Salidas de Trelew: Todos los Domingos

de

ALBINO GUERRERO

25 de Mayo 675 - Tel. 108 - Trelew

AUTOMOTOR

JULIO RAUL IÑON

Repuestos para Automóviles en General - Aros de Pistón "Perfect-Circle" - Aceite "Veedol" - Carburadores "Carter".

Rivadavia 340 - Trelew (Chubut)

Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

TRELEW

FARMACIA

MARGARA

•

TRELEW - CHUBUT

Dr. E. Carlos Saglietto

ABOGADO

Trelew - Tel. 180 - (Chubut)

Dr. PEDRO N. SILVA

MEDICO

TRELEW **Teléf. 72**

"MERCADO MODELO"

Remitimos encomiendas de Granjas a cualquier parte del país.

Trelew **Calle 25 de Mayo 191**

Aserradero KREBS HNOS.

Fábrica de cajones fruteros y Varillas para alambrados. Agradeceremos efectuar los pedidos con anticipación.

Trelew **(Chubut)**

◆

BAR ESPAÑOL

de **SANZ, CHASCO y OCA**

Despacho de Bebidas y Licores finos - Anexo: Tostadero de Café.

Trelew **Tel. 22** **(Chubut)**

JUAN M. LECEA

AGENTE COMERCIAL

Navegación COSTA SUD, Falcón & Cía. - Cía. Seguros **La Agrícola**
Curto, González & Cía., Consignatarios

TRELEW **ESPAÑA 77** **T. E. 278**

"GRAN HOTEL" DE ANTONIO MARTIN

Grandes comodidades para pasajeros, habitaciones con baños internos

SAN MARTIN 326 - 328

C. Correo 5295 **Teléf. 48**

COMODORO RIVADAVIA

Zona Militar

Francisco Martínez Guirado

Concesionario **CHEVROLET**
Estación de servicio Y. P. F. autorizada.
Taller Mecánico

Trelew **(Chubut)**

Alejandro Abraham

TIENDA - ALMACEN
ACOPIO DE FRUTAS

Trelew **(Chubut)**

CASA AMARILLA

de

EDUARDO MONTES

Ramos Generales

Trelew **(Chubut)**

EMILIO J. DUPOUEY

ESCRIBANO

Registro Nº 3

Trelew **(Chubut)**

NICOLAS ROMEO & CIA.

(Sucesores de ROMEO CARLOS y CÍA.)

RAMOS GENERALES

Y

ACOPIO DE FRUTOS DEL PAIS

Casas en "SHAMAN" y Alto Río Senguer
Esc.: San Martín 238 - Com. Rivadavia

JUAN ARCAL

Compra y venta de haciendas

Agente y Representante de

''ACAROINA''

El Gran Antisárnico Argentino

CAMINOS y VAN PEBORGH

Soc. Resp. Ltda.

Consignatarios de Frutos

R. A. LISTER & Cía. Ltda.

Maquinarias Inglesas - Esquiladoras, Prensas, Equipos Luz, Motores, Bombas, Dínamos, Baterías.

CALEDONIA ARGENTINA

Cía. Argentina de Seguros

Avenida Zeballos
C. Correo 83 - Puerto San Julián

Julio Áloyz

Comisiones y Representaciones - Lanas - Cueros
Haciendas

S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

Augusto Santini Bruzio

Comisiones y Representaciones

Agente Concesionario de
Automóviles **Crysler y Plymouth.**
Camiones **Fargo**
West India Oil Co., SAPA.
Intava S. A.
Dunlop Pneumotic Tyre Co.
Peabody - Pinturas **Duco** -
Philips Argentina S. A. - Radio
- Cía. Seguros Incendio **Aurora**

Casilla Correo Nº 105
Pto. SAN JULIAN (Santa Cruz)

TALLER MECANICO

de A. GUILLAUME

Reparación de todas marcas de autos y motores - Rectificación de Cilindros - Arreglo de Elásticos - Engrase y lavado de Coches

SAN JULIAN

TINTORERIA LA IDEAL

ANTIGUA CASA MIGUEZ
DE
DI NATALE Y DA SILVA

Limpieza de Trajes, Sombreros y ropas en general
Anexo Taller de Sastrería
Especialidad en cuellos al nuevo
Servicio a domicilio
25 de Mayo 576 - Tel. Nro. 2
Trelew (Chubut)

CASA "TORREJÓN"

AVENIDA FONTANA 264 - 274
Teléf. 5 - Suc. Trelew

Perfumería, Cigarrería, Bazar, Confitería, Juguetería, Relojes, Librería, Radios "Victor", Bicicletas

Material Eléctrico - Art. Fotográficos

Confitería y Heladería

''NICO''

DE

F. Montuenga (h.) y N. González
Bombones finos - Masas - Postres
Cajas para regalos - Helados
Av. Fontana 223 - Teléf. 160
Trelew (Chubut)

Farmacia Nizetich

España Nº 30 Teléf. Nº 69
Trelew - Chubut

Río Grande Ushuaia San Julián Trelew

ALMACEN "EL RECREO"

de PASCASIO OLMO

Mercaderías Surtidas, Zapatería, Ropería y Provisiones para Familias
Ventas por mayor y menor

USHUAIA (T. del Fuego)

PEDRO TRIVIÑO

Concecionario de la CAP
Ramos Generales
Proveedor Marítimo

RIO GRANDE (T. del Fuego)

Dr. Osvaldo Luis Guillot

Exmédico cirujano del Hospital P. Piñeiro de Bs. As.

Consultas de 15 a 18 horas

Teléf. 30 - Río Grande (T. del Fuego)

HOTEL COMERCIO

de **MIGUEL ALARCON**

Comodidades para Pasajeros y familias. Cocina de primer orden
Serv. esmerado. Precios módicos

Río Grande - Tel. 13 (T. del Fuego)

Farmacia "DEL PUEBLO"

de **Rubén Darío Rauch**

La más austral del mundo

Teléf. 36 - Río Grande (T. del Fuego)

Aurelio F. Mazziotti

Martillero Público

Representaciones

RIO GRANDE (TIERRA DEL FUEGO)

TIENDA - ALMACEN

(El más austral del mundo)
DE
JOSE SALOMON

Ramos generales al por mayor y menor y Carnicería
Fundada en el año 1913

USHUAIA (Tierra del Fuego)

Taller Mecánico

Estación de Servicio
de
PINOLA y MARTÍNEZ

Río Grande (T. del Fuego