AÑO XXI NOVIEMBRE DE 1949 Nº 221

Argentina Austral

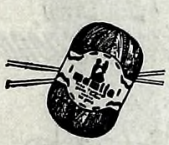
Comodoro Rivadavia desde un avión.

Edición extraordinaria dedicada a los 20 años de aviación patagónica.

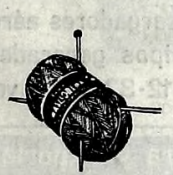
Llame a las cosas por su nombre:
AL PAN PAN
Y AL VINO TORO
TINTO, CLARETE Y BLANCO
Vino Toro
Vino Toro
Toro
1er. PREMIO

Con las mejores lanas del Sud Argentino se fabrican los artículos

Maslloréns

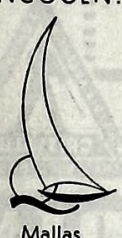


Lana Para Tejer
MAMITA
Suave-No pica
Una caricia
para su bebé



Lana
MASLLORENS
No-Se-Apolilla
Para tejidos
eternos

Ropa Interior y
Medias de Lana
MASLLORENS
Las únicas de
pura lana que
NO
ENCOGEN.



Mallas
MASLLORENS
MODELAN
MEJOR

Maslloréns Hnos. S. A. debe el prestigio de su industria, a la rigurosa selección que realiza en las lanas argentinas utilizadas para confeccionar sus artículos.

Al ofrecer ese alto standard de calidad en las materias primas que emplea, Maslloréns Hnos. S. A. cree haber cumplido homenaje a los productores de las lejanas regiones del Sud, demostrándoles en qué forma son aprovechados sus esfuerzos para el afianzamiento industrial del país.

MASLLORÉNS

Maslloréns Hnos., S. A.

En pleno campo

PAN FRESQUITO Y GOLOSINAS

¡todos los días!

Usted nunca pudo darse el gusto de comer riquísimas facturas y golosinas en pleno campo y en cualquier momento. Pero ahora, gracias a la Levadura Seca Virgen pueden prepararse todos los días en la misma hornada del pan, deliciosas tortas, pizzas, medias lunas y toda clase de especialidades... en sólo 3 horas! Pida un solo paquetito de Levadura Seca Virgen y usted verá las maravillas que pueden hacerse. Con su pedido le enviaremos Gratis un Recetario. Ilustrado, con sencillas y económicas fórmulas!

LEVADURA SECA

VIRGEN

	PRECIOS	FRANQUEO
1 Bolsita	(250 g.) $ 1.95	$ 1.20
2 Bolsitas	(500 g.) $ 3.65	$ 1.20
3 Bolsitas	(750 g.) $ 5.25	$ 1.20
4 Bolsitas	(1 kgr.) $ 7.—	$ 1.80

...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-221

Calidad Superior

CINZANO

VERMOUTH

RENDIMIENTO EXCEPCIONAL

EXCELENTE DURACION

INTERESANTES PRECIOS!

Baterías Estacionarias

Osbo

Son complemento ideal para cargadores aéreos y equipos generadores en 6-12-32 y 110 volts.

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

AGENTES EN TODA LOCALIDAD IMPORTANTE DE LA ZONA

PASAN LOS AÑOS...

A medida que pasan los años aumenta el número de profesionales y propietarios satisfechos de haber empleado este cemento portland cuya alta calidad uniforme garantiza construcciones sólidas, seguras y permanentes.

CALIDAD - SERVICIO - COOPERACION

COMPAÑIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND

CRISTALERIAS PAPINI S.A.

FUNDADA EN 1896

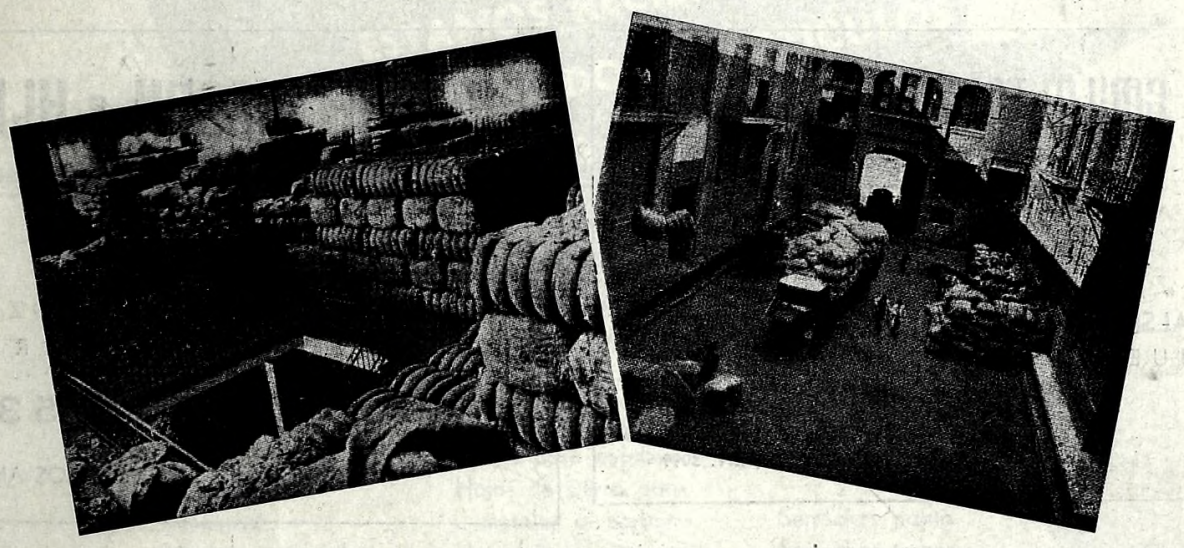
CHACABUCO 646

BUENOS AIRES

Angel Vélaz & Cía. Ltda. S.A.

CONSIGNATARIOS

Dirección Telegráfica: AVELAZCIA



LANAS

AUDICIONES DE

ANGEL VELAZ & CIA. S. A.

que se trasmiten por las estaciones L. U. 4 Radio Comodoro Rivadavia, los domingos a las 20 horas, y L. U. 2 Radio Gallegos, los lunes a las 13,20, en las que se da un amplio informe del movimiento del mercado de lanas, de haciendas vacunas, lanares y de cereales, además de un panorama detallado del mercado lanero en su actividad semanal.

¡ESCUCHELAS!

AGENTES

Agente General en la Patagonia
ENRIQUE GARCIA JAUNSARAS Puerto Deseado

En Puerto Madryn	AURELIO GARAGARZA
„ Comodoro Rivadavia .	GIL ALVAREZ
„ Las Heras	RODRIGO FERNANDEZ & Cía.
„ San Julián	JULIO ALOYZ
„ Santa Cruz	H. W. C. ROLLITT & Cía.
„ Río Gallegos	JUAN LIEGEOIS

Escuche nuestro comentario:
por L. U. 4, RADIO COMODORO RIVADAVIA
los domingos a las 20 horas
y por L. U. 12, RADIO RIO GALLEGOS
los lunes a las 13 y 20 horas

SARMIENTO 456
Buenos Aires

FABRICA DE PAPEL Y CARTON ACANALADO

CAPITAL $ 2.000.000.-

T. A. 63 - 0030 - 38 - 39

ACACIA

SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL e INDUSTRIAL

FABRICA MECANICA DE ENVASES DE PAPEL Y ROLLOS IMPRESOS

IMPORTADORES

CARTONES — PIOLINES

Fábrica de papel. Especialidad en papeles, para embalaje, kraft, sulfito, seda, manteca, diario, obra, celofán, etcétera., cartón corrugado.

Fábrica de envases de papel para industrias y almacenes, tipo americano, fondo cuadrado, café, fideos, etcétera. Rollos de papel impreso.

634 TRELLES 650 - Bs. AIRES

CIRILO TORRECILLA (H) Y CIA.

IMPORTADORES DE MERCERIA Y PERFUMERIA

CASA ESTABLECIDA EN 1896

ALSINA 1432 (R. 71)
BUENOS AIRES

TELEFONOS:
CONTADURIA: 37, RIV. 1486
VENTAS: 37, RIV. 3099

ENRIQUE HIRSCH E HIJO

Soc. de Resp. Ltda. - Cap. $ 428.500

Importadores

FERRETERIA, LOZAS
Y CRISTALERIA

535 Perú 535

T. E. 33, Avda. 7123 - BUENOS AIRES

ENSERES DOMÉSTICOS

Hotpoint

La marca de mayor prestigio en el mundo eléctrico

Superioridad basada en 45 años de experiencia

"CASA PORTOLANO"

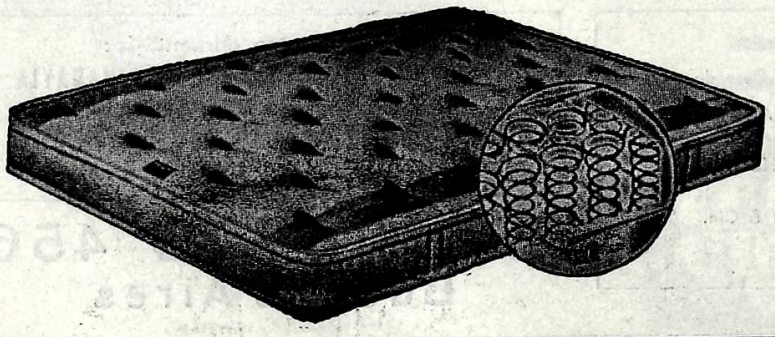
MARIO Y GENARO PORTOLANO
hijos de Fortunato

CURTIEMBRE, TINTORERÍA Y FÁBRICA DE GUANTES

Fábrica y Escritorio:
TUCUMÁN 1542
T. E. 35 Libertad 3918
BUENOS AIRES

Curtiembre y Tintorería:
SALADILLO 33
T. E. 24 Wilde 7674
AVELLANEDA

Cándido Lorenzo



Colchonería

TAPICERIA Y CORTINAS
PARA BUQUES EN GENERAL

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

DE LAS MEJORES FABRICAS MUNDIALES

ESTAMOS RECIBIENDO UN GRAN SURTIDO DE ARTICULOS DE ALTA CALIDAD

PRELOOKER - 107

Aceiteras.
Alicates universales.
Alicates aislados.
Alisadores y rasquetas mecánicos.
Anzuelos.
Arandelas Grover.
Barrenas de mano.
Cartón de amianto blanco y empaquetadura en general.
Cepillos carpintero tipo Stanley.
Cintas métricas.
Cucharas albañil.
Cucharines albañil.
Escoplos.
Escofinas y raspas.
Formones con chanfle y con cabo.
Guadañas pasto y yuyos.
Hierro para cepillos.
Hojas de sierra para metales al carbono.
Hojas de sierra para metales acero rápido.
Horquillas sin cabo.
Hoces.
Llaves tipo Crescent y Stillson.
Llaves fijas estriadas y 2 bocas.
Limas en general.
Machos.
Mechas alfajear.
Mechas incandescentes.
Mechas metales.
Mechas tres puntas.
Pinzas bomba de agua.
Serruchos carpintero.
Serruchos costilla.
Serruchos ebanista.
Serruchos metales con hoja.
Serruchos podar.
Serruchos punta.
Serruchos trozar.
Sierras circulares.
Sierras carpintero en hoja y rollo.
Sierras carnicero en rollos.
Terrajas para caños y bulones.
Tenazas carpintero.
Tenazas cementista.
Tuercas y bulones hexagonales.
Cuchillos de mesa.
Cuchillos de cocina.
Cuchillos carnicero.
Tijeras de hojalatero.
Tornos para herrero.

Consúltenos:
Siempre tenemos
los mejores precios de plaza

YANKILLEVICH & FEINSTEIN

Sociedad de Resp. Ltda. Capital $ 2.500 000. m/n.

TALCAHUANO 26 - BUENOS AIRES

T. E. 37 - 9021

MANUEL ZAPICO

ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS

1525 SOLIS 1545

BUENOS AIRES

AZÚCAR

LEVADURA

AZAFRÁN

Ganaron su prestigio por SELECCIÓN DE PUREZA

PIMENTÓN

ESPECIAS

TODAS LAS CASAS DE LA ANÓNIMA, VENDEN LOS PRODUCTOS "SIC"

COCINERO

el aceite verdadero

SIMBOLIZA CALIDAD

MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

Sábanas Grafa

La marca está en el orillo

B. A. MAGNANO S. R. L.

CAPITAL $ 350.000

SILLAS Y BUTACAS DE MADERA CURVADAS

Fábrica: San Francisco
(Pcia. Córdoba)

Escritorio en Buenos Aires
Lavalle 1454 — T. E. 38 - 5644

LONAS

CARPAS

BANDERAS

SUCESIÓN TOMÁS MARTÍNEZ S. R. L.

LIBERTAD 32 BUENOS AIRES

FÁBRICA DE TEJIDOS Y CONFECCIONES DE PUNTO

"Suc. de Enrique Juan Lima"

SOC. RESP. LTDA.

Capital $ 120.000 c/l.

COCHABAMBA 2632 T. E. 45 - Loria - 4670

Montes & Cía. S. R. L.

CAPITAL $ 100.000 m/n.

Estampación e Importación de
PAÑUELOS Y ECHARPES
STOCK PERMANENTE

Escritorio y Ventas: Avda. DE MAYO 1370
2º PISO (PALACIO BAROLO) — T. E. 37, RIVADAVIA 2426

Revista Geográfica 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 — Buenos Aires

RAFAEL MINICI E HIJO S. R. L.

CAPITAL $ 500.000.00 m/n.

FABRICANTE DE CALZADO DE ALTA CALIDAD PARA SEÑORAS — LUIS XV

CNEL. APOLINARIO FIGUEROA 1837/43 T. E. 59, PATERNAL 4652 — 9037

BUENOS AIRES

MULTEDO Y COSENTINO S. R. L.

IMPORTACION

ALFOMBRAS - TEJIDOS

LIMA 339 T. E. 38 - 0023 BUENOS AIRES

RECIBIMOS
CONSTANTEMENTE las
ULTIMAS CREACIONES
del AFAMADO CALZADO
"CARLITOS"

Sin este sello en la suela NO ES "CARLITOS"

"LA ANONIMA"

Agentes exclusivos en la Patagonia

Remedio LITTLE con "GAMMEXANE"

NUMEX 1 x 1000

Positivamente eficaz contra
la sarna, el piojo y todo parásito

Absolutamente libre de veneno
y mezcla con cualquier agua.

◆

Depositarios en todos los puertos de la Patagonia

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

Durblan

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

CAMISAS — CALZONCILLOS — SACOS — AMBOS

Casa DE ANGELIS

SOC. RESP. LIMITADA — CAPITAL M$N. 2.000.000

•

Repuestos y accesorios para automóviles y camiones — Equipos y herramientas para estaciones de servicio.

"PERFECCIÓN" AROS HIDRÁULICOS
"GRACO" EQUIPOS DE ENGRASE

•

CÓRDOBA 1865
Ventas: T. E. 44-0041

D. Teleg. "Deangelis"
BUENOS AIRES

ROPERIA POR MAYOR

MATRAJT HNOS.

IMPORTACION DE TEJIDOS
S. A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

FABRICA DE CAMISAS DE PLANCHA Y GORRAS

Nuestros Locales:
CANNING 367, 360 y 381
Ventas: T. E. 54, Darwin 4852
Escritorio: T. E. 54, Darwin 5237

BUENOS AIRES

SAINZ, ORDEN y Cía.

Fabricantes de:
COLCHAS - MANTELERIA
ROPA DE CAMA Y CUNA

Exposición y Ventas
VICTORIA 1116
T. E. 37, RIVADAVIA 1736

Administración y Talleres
CHILE 1347 - 49
T. A. 38 - 1943

CONFINA S. R. L.

CAPITAL $ 100.000 m/n.

Confecciones Finas para Señoras

VENTA UNICAMENTE POR MAYOR

CANGALLO 1479 - 2º Piso - Buenos Aires

CHIESA & CIA. S. R. L. - Capital $ 400.000 m/n.

IMPORTADORES

LOZAS - CRISTALES - FANTASÍAS

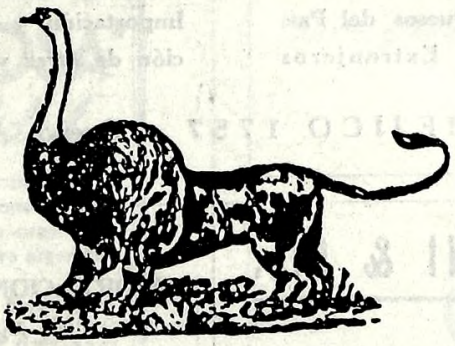
RIVADAVIA 2270 - T. E. 47, CUYO 9580 - BUENOS AIRES

JUGUETES "EL LORO" TERZOLO Y CIA.

PARA COMERCIANTES, SOCIEDADES, CLUBS, KERMESSES, ETC.
VISITE NUESTRA EXPOSICION

ALSINA 1329 — IMP. EXP.

CHAPAS GALVANIZADAS ACANALADAS Y LISAS



"OSTRILION"

MARCA REGISTRADA
INDUSTRIA ARGENTINA

FABRICANTES

S. A. The Anglo Argentine Iron Co. Ltda.

BARRACA VICTORIA

P. MENDOZA 3865 — T. E. Barracas 3647 — BUENOS AIRES

40 años

dedicados al perfeccionamiento técnico de las instalaciones eléctricas y de alumbrado ofrece nuestra firma.

E. LIX KLETT & Cía. S. A.

Electrotécnica - Comercial e Industrial

♣

Dto. de Ventas y Exposición: Venezuela 1326

Casa Central:
FLORIDA 229
T. E. 33 - 8184

Departamento Técnico:
ANCHORENA 1364
T. E. 78 - 0071

Depósito y Talleres:
BLANES 470
T. E. 23 - 8187

y 10 Sucursales en el interior

Una Organización netamente argentina dirigida por Ingenieros Argentinos

Leis, Lamas y Cía.

Quesos del País y Extranjeros — Importación y Exportación de Aves y Huevos — Venta por Mayor y Menor

MEJICO 1757 — Buenos Aires — T. E. 38 Mayo 2442

ISIDORO P. VANONI & Cía.

ESTABLECIDA EN EL AÑO 1907

IMPORTACION DE VIDRIOS Y CRISTALES

COLOCACION PARA OBRAS E INSTALACIONES

MORENO 2572 — T. E. 47, Cuyo 2814-2855 — BUENOS AIRES

TORREGROSA Y BELDA

SOC. DE RESP. Lda.

CASA DE COMPRAS Y MOLINOS
DE PIMENTON EN **NOVELDA** (ESPAÑA)

Importadores de los acreditados

PIMENTONES

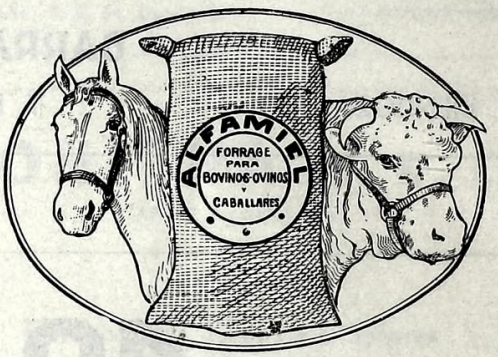
"FLOR DE LA HUERTA" - "EL ZAMORANO"
"EL CHANCHO" - "LA NOVELDENSE"
"EL GUERRILLERO JAPONES"

3683-INDEPENDENCIA-3685

T. E. 45, LORIA 3346 - BUENOS AIRES

LA ALFALFERA ARGENTINA

MOLINO FORRAJERO



ALIMENTOS PREPARADOS PARA
CABALLOS, TOROS Y VACAS

"ALFARINA" - "ALFAMIEL"

Avda. ALCORTA 1840-44
T. A. 23 (B. Orden) 0140

De Carlo Digiorge y Cía.

FABRICANTES DE CALZADO

Especialistas en Calzado para

NIÑA, VARON, SEÑORA y SPORT

66 - BOGOTA - 70 — T. E. 60 - CABALLITO 6968

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

"SANTA ROSA"

Quesos de Calidad

Nuestros quesos de mesa y para rallar son considerados, justamente, como orgullo de la industria quesera argentina.

De Mesa:

Roquefort - Cheddar - Santa Rosa Atuel (tipo Port Salut francés) Huincul - Cafayate - Fontina.

Para rallar:

Parmesano - Reggiano - Reggianito - Sbrinz Sardo - Romano Provolone

Pida y exija a su proveedor quesos "Santa Rosa".

Santa Rosa Estancias S.A.

Buenos Aires
Sarmiento 3159/79
U. T. 79. Gomez 0081

Sección
Industria Lechera

Sucursal Rosario:
Av. Pellegrini 929/31
Teléfono 82785

CARETAS Y RESPIRADORES

Contra polvos - gases - humos y substancias tóxicas de uso industrial

Pirelli

SOCIEDAD ANÓNIMA PLATENSE

AV. SANTA FE 1548 — T. E. 42-3411 — BUENOS AIRES

LONGHI HNOS.

SOC. DE RESP. LTDA. — Capital $ 800.000.— m/n.

TALLERES METALÚRGICOS

Bombas para agua - Cilindros de bronce Bombeadores eléctricos - Válvulas de retención - Repuestos para bombas y cilindros - Flotantes - Bridas - Cueros

•

Casa Central:
Av. Montes de Oca 268
T. E. 23, Buen Orden 2018
BUENOS AIRES

Fábrica:
Calle Dorrego 351
T. E. 243, Lomas 1146
TEMPERLEY - F.C.N.G.R.

BANCO ESPAÑOL
DEL RIO DE LA PLATA Ltdo.

•

UNA TRADICIÓN EN LA BANCA PRIVADA
AL SERVICIO DEL PAÍS

•

CASA MATRIZ:
Reconquista 200 - Buenos Aires

47 CASAS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

ALJADEFF, YOHAI & GALANTE

CONFECCIONES

ALSINA 1184 BUENOS AIRES T. E. 37, RIVADAVIA 3047

• PLAUT & CIA.
• FABRICA DE MEDIAS
• T. E. 67, FLORESTA 8027
• BUENOS AIRES

• FABRICA, TINTORERIA
• Y EXPEDICION
• DIRECTORIO 4755

• ESCRITORIOS Y VENTA:
• DIRECTORIO 4755

BORCON

BORDAS & CIA.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO PARA HOMBRES

•

LA MAS ALTA CALIDAD EN BOTAS PARA EL CAMPO

•

MEDRANO 1658 BUENOS AIRES

En Baterías de Cocina exija Aluminio Puro Reforzado

Marca "Claridad"

Es lo mejor que se fabrica actualmente

Pida una pieza y en lo sucesivo no comprará otra marca

CASA IMPORTADORA

DOMINGO RONCO

Sociedad de Responsabilidad Limitada

CAPITAL $ 1.200.000

Cerámica, Cristalería, Bazar, Menaje y Cuchillería

BALCARCE 554-562

T. E. 33-5611 Buenos Aires

G. IANDELLI y Cía.

FABRICANTES DE CORBATAS, ECHARPES Y PAÑUELOS DE CUELLO

456 L. SAENZ PEÑA 460 BUENOS AIRES

M. AYA R.

Establecimientos Textiles
CANNING 960
T. E. 54 - 1575 y 6776
BUENOS AIRES

ALDEROQUI, YOHAI & ACRICH S. A

FABRICANTES Y EXPORTADORES
LENCERIA FINA EN JERSEY DE SEDA - ARTICULOS DE PUNTO
LINGERIE - BONETERIA - MEDIAS EN GENERAL

Exposición y Venta:
SALTA 132
T. E. 38, Mayo 0692

ESTABLECIDA EN 1911

FABRICA DE MEDIAS
para hombre, señora y niños
ACOYTE 1252

GRANJA "SANTA NARCISA"

de ERNESTO AGUIRRE

Le ofrece el néctar de los DULCES DE LECHE

En venta en todas las sucursales de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia

En Buenos Aires: Gath y Chaves, Harrods y buenos almacenes

Quero Hnos. y Cía. S.R.L.

Cap. $ 530.000.—

Importadores y Exportadores

Legumbres secas, frutas secas y desecadas.
Cámaras inmunizadoras

●

Avda. Caseros 3764/70 **T. E. 61-2113**

FIDEOS ENVASADOS "LA UNION"

Gerino Hnos.

ALBERTI 1779
T. E. 61 - 0278 y 4353
BUENOS AIRES

ERNESTO STEIN

SUCESOR DE STEIN HNOS.

PROVEEDOR MARITIMO

BALCARCE 378 - Buenos Aires
T. A. 33 - AVENIDA 2132
Dirección Cablegráfica: "EINST"

F. A. LOUREIRO & Cía.

S. R. L.

MANZANILLA PASTORA
VINOS FINOS

∞

DEAN FUNES 440 T. E. 45, LORIA 0819
BUENOS AIRES

PIDA GALLETITAS MIL DELICIAS

Hacen honor a su nombre

Son de: **TERRABUSI**

EN ARTEFACTOS SANITARIOS...

PORCELANA VITRIFICADA INDUSTRIA ARGENTINA
FERRUM DURCELANA FERRUM

La rigurosa selección de materias primas, caolines, feldespatos y demás elementos que entran en la cuidada elaboración de los artefactos sanitarios DURCELANA, como asimismo su exclusivo proceso de vitrificación, les asegura una superficie lisa y brillante, y una blancura inmaculada, que es signo constante de suprema calidad

ARTEFACTOS SANITARIOS
DURCELANA

FERRUM

S.A. DE CERAMICA Y METALURGIA

Administración y Fábrica: España 402-600 - Avellaneda
Exposición: Chacabuco esquina Alsina - Buenos Aires

3-49

Antiarrugables

y lavables...

Corbatas
TOOTAL - JUNIOR

HERBIN
S. A. IND. Y COM.

Fabricación - Importación
de Tejidos de Punto

★

ESCRITORIO Y VENTA:
1285 — ALSINA — 1285
T. E. 37, Rivadavia 3833 y 2510

★

FABRICA Y DEPOSITO:
LAVALLE 4050
GASCON 1057
Fco. A. DE FIGUEROA 1030

VILLAMIL GONZALEZ & Cía.

IMPORTADORES

•

Teléfonos: T. E. 37 - 3000

T. E. 38 - 1040

•

1279 - RIVADAVIA - 1283

BUENOS AIRES

ESTANCIA SHAMAN

NUEVA LUBECKA CHUBUT

REBAÑO Nº 16

Venta permanente de reproductores de raza:

Merino origen **Australiano**

Puros de pedigrée inscriptos en el registro individual de lanares y puros por cruza

para pedidos e informes diríjase a:

PLATE & Cía. SOC. ANON. COM.

Balcarce 474 - T. E. 33 - 1516-19

IMPORTADORES DE FERRETERIA

Buenos Aires

CAÑOS PARA AGUADAS

Eternit

ASBESTO - CEMENTO DE INDUSTRIA ARGENTINA

SOLICITE PRECIOS Y FOLLETOS A: KREGLINGER LTDA. Chacabuco 151 BUENOS AIRES

Nombre .....

Dirección .....

Localidad ..... F. C.

Caños livianos de insuperable rendimiento, duración ilimitada y fácil colocación para aguadas en cualquier campo. Económicos en su costo, aventajan a los caños de hierro por no afectarles el salitre y ofrecer una superficie interna completamente lisa. Nuestra oficina de Ingeniería está a su disposición para estudiar sus necesidades y facilitarles planos y directivas para instalar aguadas en sus campos.

ASESORAMIENTO TECNICO GRATUITO

KREGLINGER LTDA.

COMPAÑIA SUDAMERICANA S. A.

CHACABUCO 151 BUENOS AIRES U.T. 33 Av. 2001-8

ENRIQUE IVALDI

GRANDES FÁBRICAS DE QUESOS ''LA PEREGRINA''

ADMINISTRACIÓN: CORRIENTES 3350/54 — BUENOS AIRES

Quesos de fama mundial — Exportación a todos los países del mundo

Proveedor de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, desde hace más de 30 años

☆

QUESO PROVOLONE "De la Canal" — QUESO GRUYER "Ivaldi" — QUESO REGGIANITO "La Peregrina"

QUESO SARDO "La Peregrina" — QUESO CUARTIROLO "El Peregrino" — SBRINZ "La Peregrina"

QUESO REGGIANO "IVALDI" — BLUE CHEESE — ROMANO "RAWSON" — QUESITOS — HOLANDITA, Etc.

En venta exclusivamente en todas las Sucursales de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia

BESTANI Hnos.

INDUSTRIALIZACIÓN DE FRUTAS

FÁBRICA DE CONSERVAS

SECADEROS DE FRUTAS

◆

Establecimientos:

GENERAL SAN MARTÍN (Provincia de Mendoza)

GENERAL FERNÁNDEZ ORO (Gob. de Río Negro)

Escritorios:

J. ÁLVAREZ 427 — 54 - 7177 (Buenos Aires)

SOCIEDAD GENERAL DE AVIACIÓN, S. A.

(ex Aeroposta Argentina, S. A.)

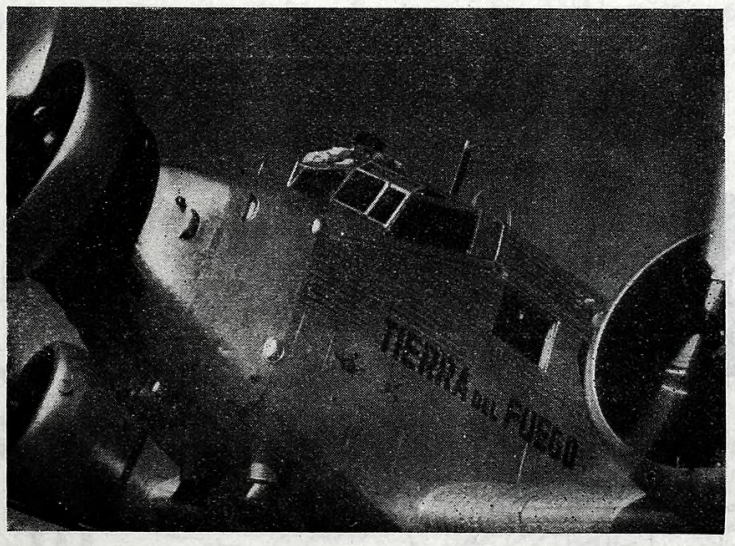
Avenida Julio A. Roca 610 - Buenos Aires

☆

El 1.° de noviembre de 1929, la Aeroposta Argentina inauguró su primera línea aerea de la Patagonia.

Desde entonces y durante 17 años, la Aeroposta contribuyó preponderantemente al progreso moral y material de esa importantísima zona de la República, mediante la extensión y contínuo mejoramiento de sus servicios aéreos.

Al cumplirse el vigésimo aniversario de aquel acontecimiento, de tan notable trascendencia en los anales de la aeronáutica comercial argentina, la ex Aeroposta (hoy Sociedad General de Aviación) se adhiere complacida a la rememoración que con la publicación de este número especial realiza la prestigiosa revista patagónica "Argentina Austral".



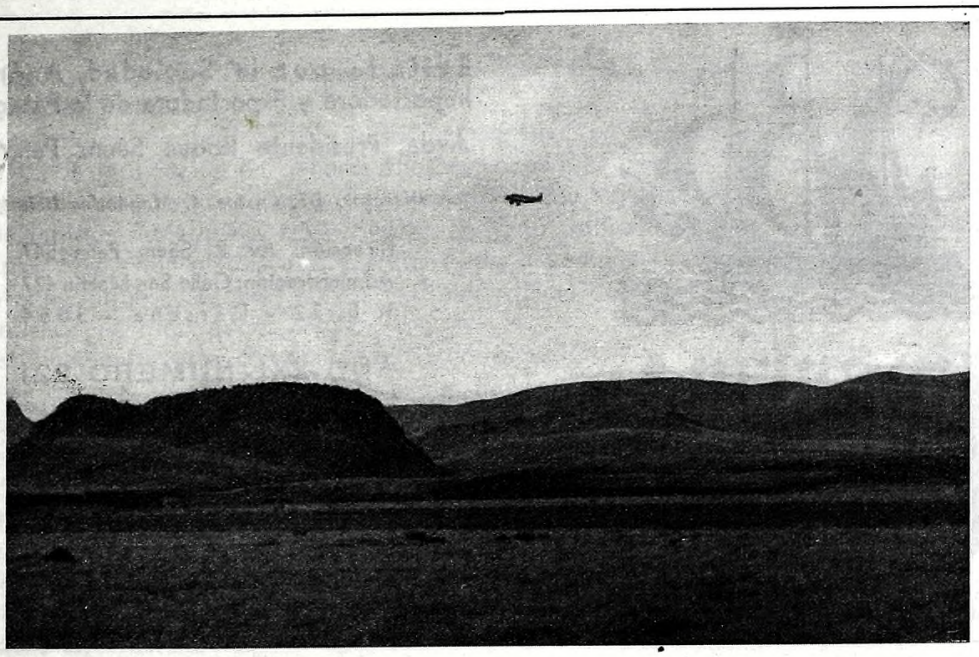
El Mostrador Amigo de las MIL Alegrías

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



Sumario

Veinte años de aviación. ***(Editorial)***

Aeroposta. Hombres, máquinas y rutas. ***Por C. de Valcarlos.***

Norberto Fernández. ***Por Juan Hilarión Lenzi.***

Vicealmirante Ismael F. Galíndez, presidente de la Aeroposta (1936-1948).

Marcel Bouilloux Lafont, fundador y primer presidente de la Aeroposta. ***Por Celso Aguiar Conde.***

Los primeros pilotos de la Aeroposta. ***Por Luzaide.***

Antoine de Saint-Exupery. Datos biográficos. Su actuación en la Aeroposta. ***Por A. Gaindola.***

Autoridades de la Aeroposta, desde su fundación hasta su incorporación al Ministerio de Transportes.

El viaje inaugural a Punta Arenas. ***(Nota gráfica.)***

El aniversario de la Aeroposta en la Patagonia. ***(Notas gráficas y crónica.)***

Trelew. Fiesta de la Educación Física. ***Por Carlos F. Ibarra.***

Gran Premio de la República. Cruce del río Santa Cruz. ***Por Antonio Alvarez.***

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

AÑO XXI - NUMERO 221
NOVIEMBRE DE 1949
BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA
(FUERA DE LA PATAGONIA)
$ 2.50 MONEDA ARGENTINA

VEINTE AÑOS DE AVIACIÓN

Cúmplese el 1º de noviembre actual los veinte años de transporte aéreo entre la Patagonia y la Capital de la República, suceso de singular trascendencia para el progreso económico, social y cultural de aquellas extremas regiones del país y del continente, y en el que cabe reconocer la labor cumplida por la empresa que ha tenido a su cargo ese servicio: la Aeroposta Argentina. Contínuo esfuerzo en un doble sentido —técnico y financiero— ha exigido esa labor, la que iniciada por personalidades extranjeras que tuvieron amplia fe en las capacidades y recursos de nuestra Nación, ha venido evolucionando a poco de sus orígenes con elementos argentinos principalmente, tanto en hombres como en capitales, hasta alcanzar por último la posición en que hoy la sorprende el aniversario que aquí deseamos hacer destacar; tampoco olvidemos, ni la colaboración prestada en diversas circunstancias por las autoridades del Estado, ni la adhesión decidida que desde el primer momento concedieron los pobladores del sur, unos con sus trabajos, otros con sus caudales y todos con su entusiasmo y su cariño.

La mecánica aplicada al transporte aéreo es un producto reciente de la humana tenacidad; tuvo su gran campo de ensayo en la primera guerra mundial y un factor favorable en el aprovechamiento de materiales y energías disponibles durante los años inmediatamente sucesivos. América y de manera especial nuestra Argentina, ofreció, como en tantas otras oportunidades de la historia, la tierra más propicia —y en este caso y por vez primera cielo también— para transformar en instrumentos y artífices de paz lo que fueron armas eficientes y guerreros heroicos. Es por tanto la aeronáutica fruto de un ayer que tocamos con la mano; testigos somos de sus comienzos, entre dudas y rectificaciones, igual que de sus éxitos, que nadie ya puede negar, y los veinte años de aviación patagónica exactamente corresponden, sin ningún retraso, al mismo período marcado por el desarrollo de las rutas mundiales de este nuevo tipo de transporte. La línea más austral del mundo, que es la Aeroposta Argentina, ha operado y evolucionado a la par de las de más intenso tráfico.

Por cierto que, a los primeros ensayos de la aviación, el pueblo argentino acudió con su entusiasmo, sus acciones, sus proezas. Entre los años 1912 y 1920, Newbery y Teodoro Fels, Zu-

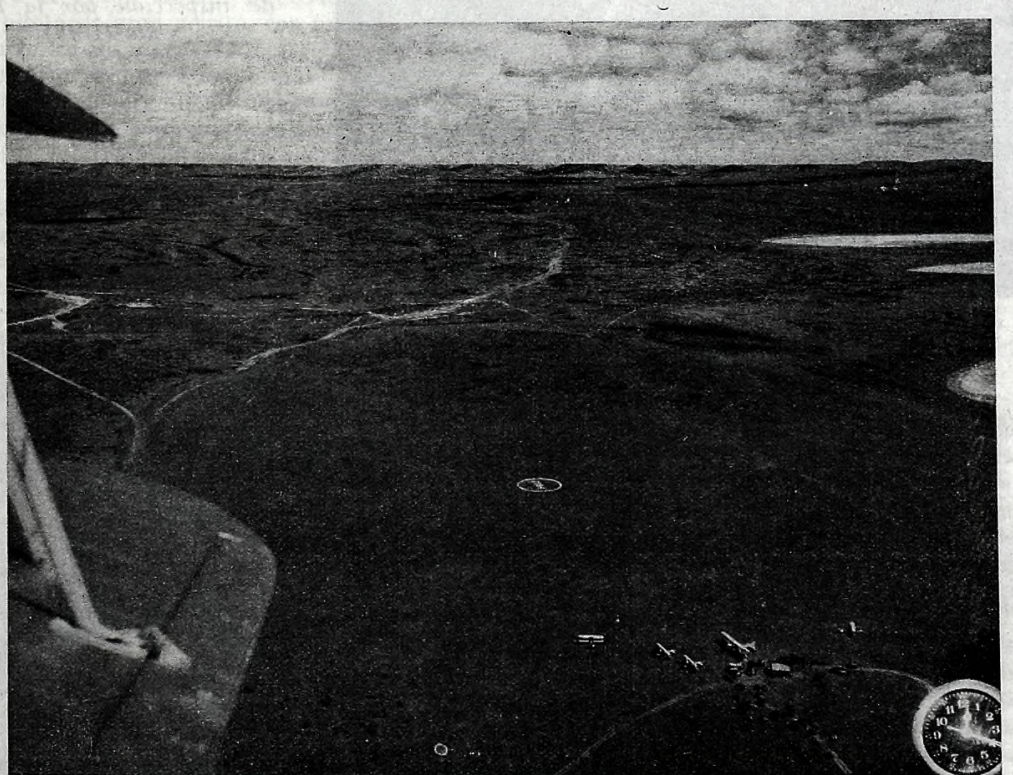
loaga y Bradley, Parodi y Zanni, abren con sus vuelos heroicos la historia en nuestro país de esta nueva actividad humana.

Poco decimos al referirnos a la función progresista en todo orden de actividad bienhechora que hoy brinda la aviación en general a las regiones más alejadas de los centros de producción y consumo; el tiempo se encargará de descubrir lo que significa que aquellas inmensidades que como adelantados de la civilización visitaron Moyano, Moreno y Lista, no hace mucho más de medio siglo, hoy estén unidas a la Capital Federal por una ruta cuotidiana que es cubierta en unas contadas, firmes y seguras horas. Y si algún juicio correspondería formular es el que hallamos sintetizado en estas pocas líneas:

"Históricamente, esta compañía de aeronavegación —la Sociedad Mixta "Aeroposta Argentina"— viene a continuar la empresa que hace veinte años comenzaron los precursores de «la línea», denominación con la cual fueron distinguidos los servicios a la Patagonia por los pobladores de los territorios sureños, a cuyo desarrollo y evolución ha contribuído como factor de civilización venciendo distancias. El progreso de la Patagonia, en las dos décadas últimas, está estrechamente ligado a la línea al Sur, que, cubriendo el extenso litoral marítimo austral, creó entre sus poblaciones una real conciencia aeronáutica, por ser beneficiarias de un servicio que reducía a horas los viajes que, por tierra o por mar, demandaban días, cuando no semanas." (En **La aeronáutica nacional al servicio del país,** Secretaría de Aeronáutica de la Nación, República Argentina, MCMXLVIII.)

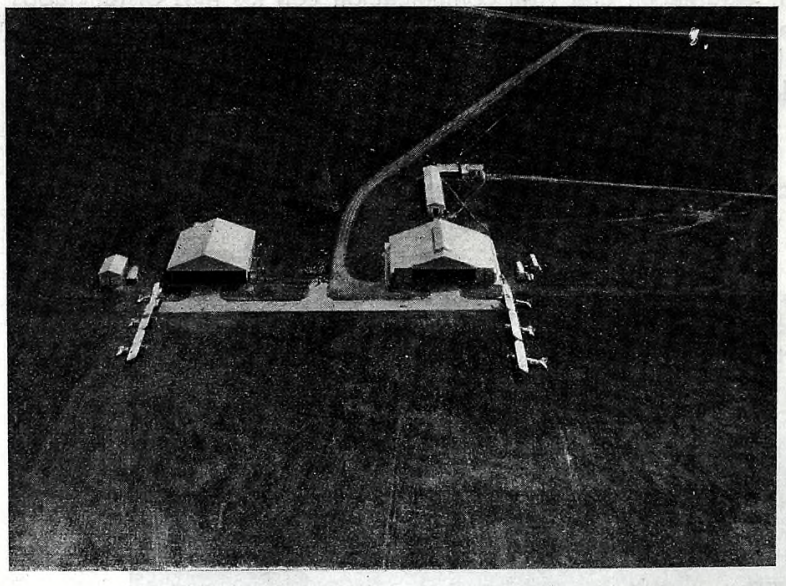
El transporte aéreo es un colaborador eficaz del terrestre y del marítimo, y la Patagonia, a contadas horas de Buenos Aires, dejó de ser un rincón en el extremo del mundo. La soledad de aquellas poblaciones ha quedado interrumpida por el aleteo de esos pájaros mecánicos que, a través del corazón de la Patria, establecen una vital comunicación con los más distanciados miembros de la humanidad. Sobre las más elevadas montañas, igual que sobre los acantilados más abruptos y los mares más embravecidos, el hombre está presente, y una palabra suya, al descender en los aeródromos locales, es un mensaje de paz entre todos los continentes y todas las naciones.

ARGENTINA AUSTRAL, que ha recogido en sus páginas tantos testimonios de heroismo patagónico, se complace en dedicar este número a los veinte años de aviación en el sur, como homenaje a los aviadores de ayer y aliciente para los que empiezan.



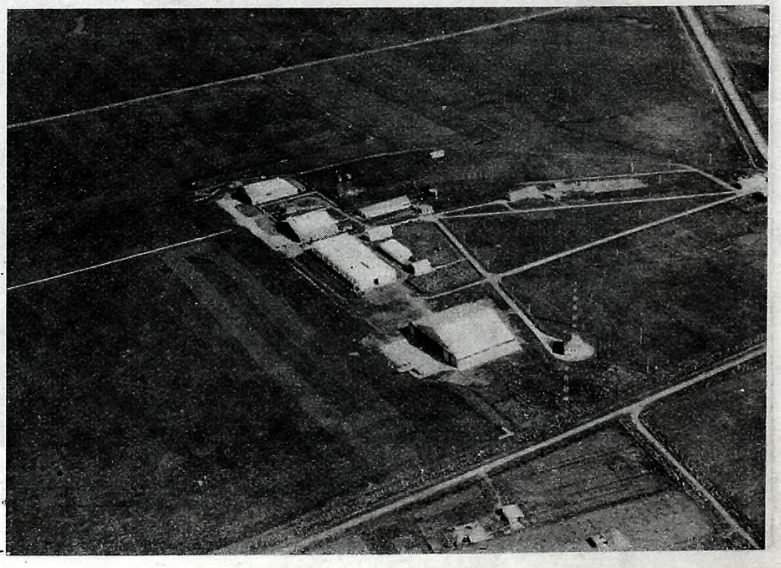
Aeródromo de San Julián visto durante el descenso para el aterrizaje.

Exmo. Sr. Ministro de Transportes, teniente coronel Juan Francisco Castro; Subsecretario de la Aeroposta Argentina, Dr. Ernesto Pueyrredón, y otras autoridades nacionales y jefes de la mencionada empresa, en momentos de emprender un viaje de inspección por la Patagonia (1949).



El aeródromo de General Pacheco en 1929.

El aeródromo de General Pacheco en la actualidad.



Aeroposta

Hombres, máquinas y rutas

Esquema de 20 años de historia

Por C. de Valcarlos

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

PRIMERA ETAPA

ACTUACIÓN DE LOS FUNDADORES FRANCESES

El 1º de noviembre de 1929 fué para el país y en especial para la Patagonia un día memorable: se inauguraban los servicios aéreos regulares del primer tramo de línea: Bahía Blanca (cabecera provisoria) - San Antonio Oeste - Trelew - Comodoro Rivadavia.

La Aeroposta Argentina, que meses antes había establecido la de Buenos Aires - Asunción del Paraguay, iniciaba así la segunda parte de su programa, consistente en llevar hasta el extremo sur de la República los beneficios de la aviación.

El presidente de la Cie. Gle. Aeropostale, Mr. Marcel Bouilloux Lafont, asesorado por el Capitán Almandos Almonacid, era el autor de tan interesante empresa. Paul Vachet, piloto de gran mérito, con una carrera ya larga al servicio de las líneas Latecoere y que ahora integraba el núcleo primitivo de los fundadores de la Aeropostale, fué el encargado de organizar técnica y administrativamente la empresa argentina. Su actuación en ésta fué relativamente corta, porque, una vez terminada la organización e inauguradas las dos primeras líneas (la de Asunción y la de la Patagonia), otras misiones importantes le alejaron del país para ejercer sus grandes cualidades de pioneer de la aviación en otras regiones del continente.

En este vigésimo aniversario de la implantación de la línea a la Patagonia, la Aeroposta, le debe esta mención de gratitud, como lo merecerían también otros tantos entusiastas colaboradores a los que, por ser muchos, no podría citarse personalmente en el limitado espacio de este artículo. Y debe, singularmente, un recuerdo emocionado, a la memoria de los esforzados pilotos, Pedro Ficarelli, Próspero Palazzo y César Brugo, que en el curso de esta primera etapa dieron sus vidas en aras de la grandeza de la aviación argentina.

De Vachet diremos todavía que, al organizar la Aeroposta, fué especial preocupación suya recurrir al elemento nacional, ya técnico ya administrativo; y lo hizo con tan buen tino que desde el principio los servicios funcionaron con pilotos en su gran mayoría argentinos. Éstos asimilaron tan rápidamente la instrucción, que a los pocos meses se habían ya reintegrado a la Aeropostale los pilotos franceses que los formaron como "pilotos de línea".

A partir de 1930 las tripulaciones fueron siempre exclusivamente argentinas, y los primeros pilotos de la empresa: Pedro Ficarelli, Leonardo Selvetti, Ricardo Gross, Próspero Palazzo, Rufino Luro Cambaceres, Domingo Irigoyen y Pedro Artigau; los mecánicos, Luis Quirolo, Vito Martínez, Francisco Rossi, Alberto Gourinski, Alfredo Vitolo, Lislie Menne, Vito L. Azaro.

Entre los técnicos citaremos a los ingenieros Primitivo Padilla y Alberto Augé.

En cuanto al personal administrativo, del primer grupo seleccionado por Vachet, surgieron los que desempeñarían los puestos de responsabilidad; y aun hoy, después de veinte años de actuación, algunos de ellos continúan ocupando altos puestos en la empresa. No es posible mencionar a todos, citaremos tan sólo los que más intervinieron en la organización de los primeros servicios: Raúl Raggio, Eduardo A. Laborde, Bernardo Artigau, Víctor Hernández, Rafael Camarotti, Ismael V. Tempone, Juan Carlos Lotto, Antonio Delbene, Sra. María Teresa V. de Le Grand y Martín Echart; y en las escalas, Ing. Florencio Puchulu y señores Julio Aloyz y Eloy del Val.

El Sr. Pierre Colin Jeannel ejerce la vicepresidencia de la sociedad durante seis años, sustituyendo al Presidente durante sus ausencias.

Asume la Gerencia, que desempeñará durante 19 años, a través de las diversas transformaciones de la empresa, el Sr. Celso Aguiar Conde; y la dirección técnica, el famoso piloto y escritor Antoine de Saint Exupery, trágicamente desaparecido en misión de guerra durante la última contienda.

St. Exupery ocupará aquel cargo hasta 1931 en que vuelve a Francia, y lo reemplaza como jefe de pilotos el señor Rufino Luro Cambaceres.

Entretanto, en abril del año anterior, los servicios con la Patagonia habían sido extendidos hasta Río Gallegos, con escalas en Puerto Deseado, San Julián y Santa Cruz, obteniéndose así la unión entre Bahía Blanca y aquella población en dos días de vuelo; ventaja enorme sobre los ocho o diez que empleaban los vapores que, en períodos espaciados, aseguraban las únicas comunicaciones regulares con el extremo sur.

Así llegamos a la crisis de la Cie. Gle. Aeropostale que la obliga a entrar en liquidación. Esto sucede a fines de marzo de 1931. La Aeroposta, privada bruscamente del apoyo que le prestaba la compañía francesa, se ve imposibilitada de hacer frente a las cuantiosas pérdidas que desde el principio le ocasiona la explotación de las líneas. La del Paraguay es la primera en sufrir las consecuencias de esta situación, debiendo, como queda dicho, suspenderse sus servicios. Queda la línea al sur, pero también ésta se ve amenazada en su existencia, y, de hecho, deja de funcionar durante al-

El Gobernador de Santa Cruz, don Julio Berdera; el Presidente de la Aeroposta, Mr. Marcel Bouilloux-Lafont; el capitán Vicente Almandos Almonacid, el aviador y escritor Antoine de Saint-Exupery, el comandante del transporte nacional "Vicente López", el cónsul de Chile y otros funcionarios y personalidades locales, en ocasión de la llegada al aeródromo de la capital santacruceña del avión inaugurando el tramo Comodoro Rivadavia - Río Gallegos (31 de marzo de 1930).

gunas semanas a la espera de una solución que, dadas las circunstancias, se presenta como muy problemática.

Felizmente para ella, a la cabeza de la Dirección de Aeronáutica Civil se halla un hombre que sigue con el mayor interés la marcha de los acontecimientos. Este hombre es el Director de la Repartición señor Mundin Schaffter quien, sin pérdida de tiempo, se pone al habla con los Directores de la empresa. En su concepto, la línea al Paraguay, por lo mismo que el norte cuenta con otras comunicaciones regulares, puede esperar a que intervenga una solución, pero no así la de la Patagonia, de importancia vital para los pobladores y para todo el país en general. Es necesario mantenerla a toda costa.

"Los recursos de esta Dirección para el fomento de líneas —dice a los representantes de Aeroposta— son reducidos, pero si Uds. no me pueden fijar un plazo para la reanudación de los servicios, estoy facultado por el gobierno y decidido a tomarlos provisoriamente a nuestro cargo, hasta que la Aeroposta se encuentre de nuevo en condiciones de efectuarlos por su cuenta."

Y así fué. Durante diez meses el Estado, por intermedio de la Dirección de Aeronáutica Civil, explotó directamente la línea Bahía Blanca — Río Gallegos, con el personal y los elementos de la empresa, actuando como jefe de la línea Rufino Luro Cambaceres.

Al finalizar dicho plazo, el señor Mundin Schaffter, devolvió, como lo había prometido, la línea a la Aeroposta, concediéndole al mismo tiempo la primer subvención del Estado, consistente en un subsidio fijo mensual, y obteniéndole también de las empresas petroleras de Comodoro Rivadavia con Y. P. F. a la cabeza, la provisión sin cargo de toda la nafta necesaria para el funcionamiento de los aviones.

Además, la empresa contó para la conservación y reparación del material de vuelo con la cooperación de los talleres en Pacheco de la Aeropostale, la cual, aunque en período de liquidación, continuaba sus actividades en el país.

Asegurada así, por lo menos temporalmente, la continuidad de la línea, apoyada por otra parte con el mayor entusiasmo por las autoridades, los pobladores y la prensa del Sur, particularmente "Argentina Austral" y los grandes diarios de Bahía Blanca y de Río Gallegos, la empresa puso todo su empeño, no sólo en mejorar los servicios existentes, sino en procurar extenderlos a otras poblaciones, en primer lugar a Río Grande, en Tierra del Fuego.

Esto fué conseguido en 1935 merced a la iniciativa de uno de los Directores de Aeroposta de la primera hora, Don Alejandro Menéndez Behety, quien independientemente de la Sociedad, agrupó en torno a una de sus empresas (el Frigorífico de Río Grande), a los estancieros de Tierra del Fuego para que, conjuntamente, respondieran del eventual quebranto que produjese a la compañía la instalación del tramo Río Gallegos-Río Grande. Además, obtuvo de aquél, la libre disposición de un gran terreno para campo de aterrizaje en esta última localidad, y la cooperación, sin cargo, de personal del establecimiento para la recepción y despacho de aviones; y como si todo esto no bastase, en adelante, las tripulaciones gozaran en cada viaje de la generosa y cordial hospitalidad del Gerente del Frigorífico, señor Juan Goodall, y su gentilísima esposa.

Por entonces hacía ya tiempo que la "Air France" había tomado a su cargo la línea de la Aeropostale y los talleres de Pacheco, y, como su predecesora, prestaba su cooperación para la conservación y reparación de los aviones.

Por entonces también los Laté-25, monomotores de cuatro plazas que la Aeroposta utilizaba desde el comienzo, empezaban a dar señales de agotamiento, imponiéndose la radiación y reemplazo de algunos de ellos. Esto creaba un grave problema para la empresa,

pues si bien la ayuda prestada por el Estado y las empresas petrolíferas unida a las entradas de explotación permitían hacer frente a los gastos, ambas fuentes de ingresos no eran sin embargo suficientes como para permitir la renovación de la flota; máxime teniendo en cuenta que, entretanto, la industria aeronáutica había progresado notablemente y el costo del nuevo material, que forzosamente había de ser moderno y de mucha mayor capacidad y velocidad, representaba una suma que escapaba a las posibilidades financieras de la Aeroposta.

La empresa salió del paso momentáneamente adquiriendo de la "Air France" dos Late-28, monomotores de ocho plazas, que aunque de segunda mano vinieron a mejorar apreciablemente los servicios.

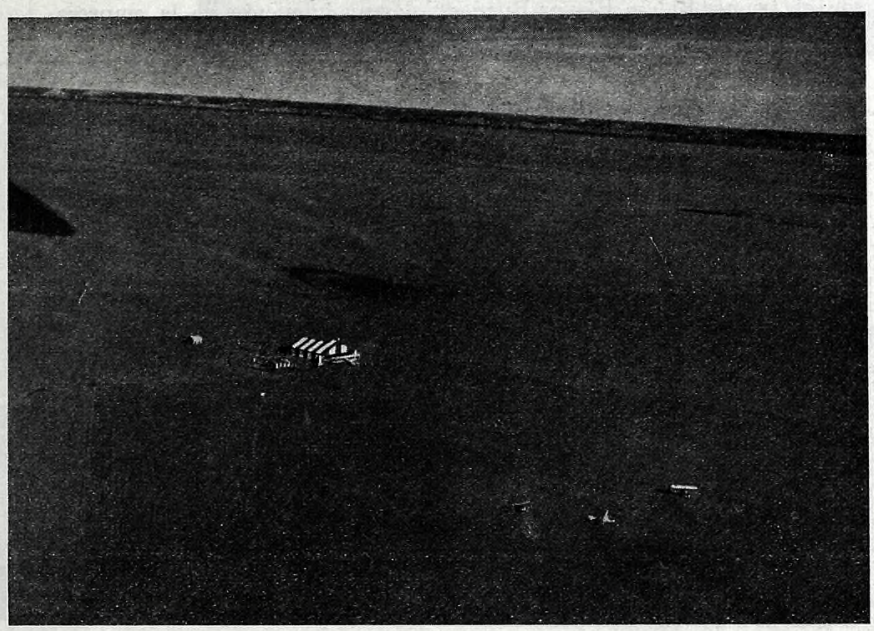
Sin embargo, esta medida constituía solamente un paliativo. Muy pronto se presentaría de nuevo el problema en toda su crudeza. Esto sucedió a principios del 36. En ese momento la situación de la empresa asume verdadera gravedad. Desde el punto de vista técnico los servicios se han venido cumpliendo con toda regularidad y seguridad. Los ingresos han seguido también una escala ascendente, pero los compromisos son así mismo cada día mayores, y las pérdidas de capital van acercándose peligrosamente a la cifra que, una vez alcanzada, obligará a la Sociedad a poner término a su actuación. Y de todos modos se presenta de nuevo agudizado, el problema, varias veces diferido, de la renovación completa del material de vuelo. En vano uno de los Directores se ha trasladado ex profeso a Francia para exponer de viva voz la situación a los accionistas y recabar su ayuda bajo la forma de un aumento de capital u otra forma de financiación. Los accionistas franceses, que han sufrido ya elevadas pérdidas, no están dispuestos a soportar nuevos sacrificios. Aquí en el país, tampoco se vislumbra una solución, dadas las poco halagüeñas perspectivas que presenta la empresa. Varias entidades pretenden interesarse por su suerte, pero a poco de estudiar el asunto desisten de ello convencidas de que todo intento está llamado a fracasar. La disolución de la Sociedad y consecuente suspensión de todos los servicios se presenta, pues, en aquel primer semestre de 1936 como una fatalidad inevitable.

Es en ese instante que entra en escena el grupo de capitalistas argentinos que con su providencial intervención iba a salvar a la empresa

SEGUNDA ETAPA

La empresa pasa a manos de accionistas argentinos

Entre las entidades que se interesaron por la adquisición de las acciones de la Aeroposta se hallaba, en 1936, una Sociedad fundada pocos meses antes con el objeto de explotar servicios de transporte aéreo en el país.



Vista del aeródromo de Río Gallegos desde un avión de la Aeroposta. En la pista de aterrizaje pueden percibirse dos Late-28.

Las negociaciones con los representantes de los portadores franceses estaban ya a punto de cristalizar, cuando bruscamente fueron interrumpidas porque, ante las dificultades que presentaba el resurgimiento de la empresa, la mayoría de los miembros del Directorio optó por abandonar la operación.

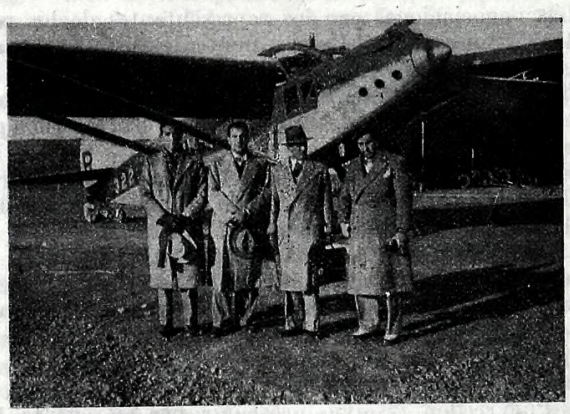
Esa resolución no satisfizo a uno de los Directores, el Dr. Ernesto Pueyrredon, quien por su cuenta había elaborado un programa completo de reorganización de la Aeroposta, que pensaba someter al Directorio en cuanto se realizara la adquisición de las acciones, y con cuyo fiel cumplimiento estaba él convencido se llevaría a cabo con éxito la rehabilitación y progreso de la empresa.

Sin impresionarse por la carencia de sus colegas, el Dr. Pueyrredon resolvió proseguir por su cuenta las negociaciones, apoyado por el Vicealmirante Ismael F. Galíndez y el Dr. Adolfo García Pinto que aceptaron acompañarle, formándose así el grupo que aquel mismo año iba a adquirir el 97 % de las acciones y regir en adelante los destinos de la Sociedad.

El programa del Dr. Pueyrredon, a pesar de todas las dificultades que se le oponían, se cumplió con regularidad en todos sus puntos, entre los cuales los principales eran los siguientes: 1º) Obtención del Estado de la concesión por diez años, con una subvención fija por kilómetro volado, del transporte aéreo con la Patagonia; 2º) Reorganización de todos los servicios y especialmente de la infraestructura, mediante el mejoramiento de los campos e instalaciones existentes; y la creación de una red propia de estaciones radioeléctricas para la protección de los aviones en vuelo y el servicio comercial de la empresa; 3º) Substitución del material de vuelo mediante la incorporación de máquinas modernas de mayor capacidad y velocidad, provistas de radio y todo el instrumental de vuelo, incluso el destinado a la navegación a ciegas; 4º) A este efecto instrucción y preparación de tripulaciones, compuestas de piloto, operador de radio y mecánico, capacitadas para practicar el vuelo científico; 5º) Extensión de las líneas, empezando por el tramo Bahía Blanca-Buenos Aires, a fin de establecer la cabecera de línea en esta capital; y 6º) En general, mejoramiento de la situación económica de la Sociedad mediante la obtención de nuevos recursos; y liquidación de las elevadas deudas con terceros que tan grave obstáculo representaban para el desenvolvimiento de la empresa.

En Río Grande, febrero 1937: el Gerente del Frigorífico, don Juan Goodall, recibiendo en el aeródromo a los directores de Aeroposta.

El Gobernador de Santa Cruz, don Julio Berdera, asiste en el campo de Río Gallegos a la llegada de uno de los primeros correos regulares: un Late - 25, piloteado por Rufino Luro Cambaceres (abril 1930).



Los directores de la Aeroposta, Dr. Ernesto Pueyrredón y Dr. Adolfo García Pinto, en su primer viaje de inspección por la línea, acompañados por el Gerente, don Celso Aguiar Conde, y el periodista Sr. Farini-Flyn, posando en el aeródromo de Comodoro Rivadavia ante el Late - 28 con el que realizaron su primer viaje de inspección de la línea. (Febrero 1937.)

Como queda dicho este importante programa, si bien tropezó con numerosas dificultades, algunas de las cuales parecían insalvables, llegó sin embargo a cumplirse metódicamente en todas sus partes. Los detalles de la actuación de la empresa durante esos diez años son ya del dominio público. Nos limitaremos, pues, a señalar sus hechos más salientes.

El convenio con el Estado entró en vigor el 1º de febrero de 1937.

En octubre de ese mismo año se incorporan al servicio los trimotores Junkers-52, de 17 asientos, manejados por el personal de pilotos radiotelegrafistas y mecánicos navegantes previamente instruídos y entrenados por instructores de la fábrica proveedora de los aviones. Esas tripulaciones, que fueron las primeras en el país que practicaron el vuelo a instrumental, las integraban: Pilotos: comandante-jefe, Leonardo Selvetti; comandantes, Ricardo Gross, Domingo Irigoyen, Juan Arfinetti, Marcelino Mignone y Norberto Fernández; radiotelegrafistas: Roberto Semino, Humberto Papa y Emilio Passini; mecánicos: Luis Quirolo, Alberto Papa, Vito Martínez.

Con el empleo del nuevo material de vuelo se establece la cabecera en Gral. Pacheco, extendiéndose así la línea,

Late-25 de Aeroposta aterrizando en Río Gallegos. Obsérvese la maniobra del personal de tierra para cortar los efectos de la violencia del viento.

A 17 años de distancia un moderno Douglas DC 3, de la misma empresa, que acaba de aterrizar en El Calafate (Lago Argentino).

entre Buenos Aires-Río Grande (Tierra del Fuego), sobre una distancia de más de 2.500 kilómetros. A las escalas ya existentes se incorpora la de Carmen de Patagones, que sustituye a la de San Antonio Oeste, suprimida por razones de orden técnico.

Fuera de la de Gral. Pacheco, se instalan estaciones de radio en Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Santa Cruz y Río Gallegos. En San Julián y Río Grande se cuenta con la eficiente cooperación de las de la administración de Correos y Telégrafos.

Por otra parte, para la mejor utilización de los servicios de protección meteorológica, a cargo de la Dirección de Meteorología dependiente del Ministerio de Agricultura, indispensables para la seguridad y regularidad de los vuelos, se facilita la instalación de los mismos en los aeródromos proporcionándoles instalaciones adecuadas.

Se completa esta organización con la creación de grandes talleres en la base central de Gral. Pacheco en los que, a partir de 1939, se realizan todos los trabajos de conservación y reparación del material de vuelo, bajo la jefatura del técnico señor Raúl Fraga.

En otro sentido, se crea también, bajo la Dirección del Dr. Julio Oliveira Esteves, un servicio médico y un laboratorio de análisis, destinado, en un principio a la atención de las tripulaciones, pero que, andando el tiempo iban a extender sus beneficios a todo el personal de la empresa, adquiriendo así particular importancia y significación.

Paralelamente a esas importantes medidas se intensifican y mejoran los servicios de la línea. El trayecto Bahía Blanca-Río Gallegos, que anteriormente se cumplía en dos fechas, más una tercera hasta Río Grande, se efectúa, en adelante, en un día hasta Río Gallegos llegando al siguiente a Río Grande. Esto es que el viaje redondo semanal se reduce de cinco a tres días. El segundo viaje redondo semanal, que terminaba en Comodoro Rivadavia, se prolonga en 1941 hasta Río Gallegos. En febrero del 45 se inaugura un nuevo ramal que partiendo de Comodoro Rivadavia se interna por la precordillera, hace escala en Lago Buenos Aires, Cañadón León, El Calafate (Lago Argentino) y Río Gallegos, para terminar en Río Grande. Se incorporan así a la red de aeródromos tres nuevos campos adquiridos por la empresa, y dotados por ella de estación de radio, edificio para meteorología, instalaciones para pasajeros, depósitos de materiales, etc. Finalmente, en enero del 46, se establece la línea entre la Capital y Mar del Plata, que funciona durante el verano.

Además, se habían planeado la línea a Bariloche y la extensión hasta Punta Arenas (Chile), que por motivos diversos no se establecieron sino más tarde.

De todos modos, de los 320.320 kilómetros anuales que se cumplieron en 1936, se pasó a recorrer 858.894 en

1946, último año de la concesión. Siguiendo la comparación entre los resultados de esos dos años límites, el transporte anual de pasajeros pasó de 1.060 a 8.060; el de correspondencia, aeropaquetes y carga general, de 35.539 a 87.946 kilogramos; los ingresos, de $ m/n. 665.780,02 a $ m/n. 3.387.007,59.

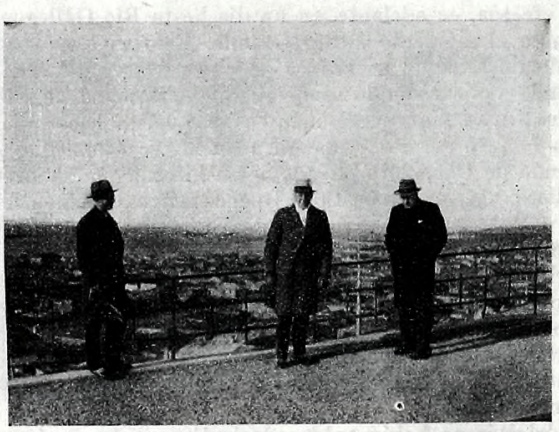
A la terminación del convenio, enero de 1947, la empresa llevaba cumplida durante los diez años de la concesión la siguiente labor: por un lado, había completado la adaptación de la inmensa zona que se extiende entre la Capital Federal y el extremo sur de la República al moderno medio de transporte, creando totalmente la "conciencia aeronáutica" entre todos sus habitantes, vinculando estrechamente, aun los más alejados lugares de los territorios, con el resto de la Nación; y por otro, en la explotación de los servicios durante el mismo período, había alcanzado las siguientes cifras: recorrido en viajes regulares, 5.472.446 kilómetros en 25.773 horas de vuelo; y transportado 44.773 pasajeros y 569.664 kilos de correspondencia, encomiendas y carga general. A su sucesora, la Sociedad Mixta Aeroposta, además de contribuir con sus amigos a la formación del capital social en una proporción del 80 %, le legaba toda una organización en pleno funcionamiento; la disposición de un gran aeródromo central provisto de talleres e instalaciones importantes y de trece campos de aterrizaje con su correspondiente infraestructura, situados a lo largo de 4.000 kms. de líneas en explotación; y, por último, un cuerpo de tripulantes, técnicos y personal obrero y administrativo altamente capacitados, reforzado con los que acababa de formar e instruir teniendo en cuenta el impulso que los servicios adquirirían desde el primer momento, y los problemas que plantearía el empleo del nuevo material de vuelo Douglas D-S-3, también adquirido y preparado por ella de antemano con tal fin.

La Sociedad Mixta Aeroposta Argentina iba así a emprender en las mejores condiciones y con las mayores probabilidades de éxito, la nueva etapa que se inició el 1º de febrero de dicho año.

TERCERA ETAPA

La Sociedad Mixta se hace cargo de la línea

Mucho antes de que expirase la concesión de la Aeroposta, sus dirigentes, y especialmente el Dr. Pueyrredon, se habían preocupado por los problemas que plantearía y las condiciones en que, para adquirir toda su eficiencia, debería desenvolverse la nueva etapa.



Punta Arenas (Chile). El Subdirector de Correos de la Argentina, Sr. Toresano, y los directores de Aeroposta, señores Colin-Jeannel y Aguiar Conde, en ocasión de su viaje para tratar con las autoridades chilenas la extensión de la línea desde Río Gallegos. (Marzo 1933.)

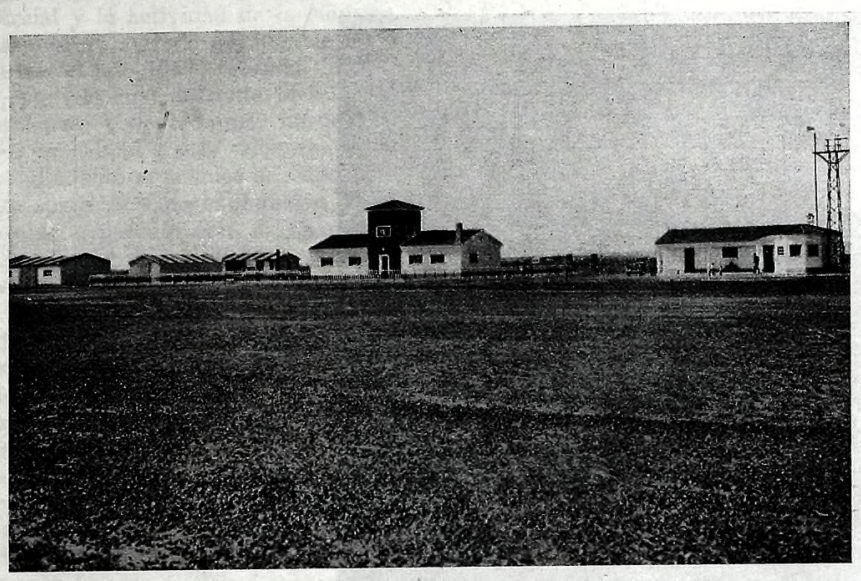
Desde luego había que empezar por dotar a la empresa de medios de que no había gozado sino en forma muy modesta hasta entonces. Con un capital social de solamente millón y medio de pesos y una subvención kilométrica fija del Estado, que no discriminaba las rutas relativamente productivas de las casi totalmente deficitarias; con una infraestructura enteramente a cargo de la empresa; con medios, en fin, de todos puntos de vista limitados, no era posible aumentar y perfeccionar las líneas en la medida que exigía el país y lo permitían los progresos de la aviación.

El Estado también lo entendía así, pues ya en 1945, dos años antes de la terminación del convenio con Aeroposta, el Director General de Aeronáutica Civil, Dr. Enrique A. Ferreyra, sentaba las bases de un estatuto tipo de sociedad mixta privado — estatal de 20 años de duración, en la que el Estado participaba con fondos en efectivo en un 20 %, proporcionaba los aeródromos con su infraestructura, red de estaciones radioeléctricas y meteorológicas, y además garantizaba la integridad del capital y un interés anual mínimo del 5 %. La dirección de la empresa quedaba a cargo de cuatro Directores, elegidos por el capital privado, y la fiscalización la ejercían el Presidente y el Vicepresidente designados por el Estado.

La Aeroposta se adhirió de inmediato a esa nueva fórmula por considerarla como la más efectiva, y así, cuando se creó la nueva sociedad con un capital de diez millones de pesos para empezar, aportó con sus amigos, en su mayoraí pobladores de la Patagonia, los ocho millones correspondientes al capital privado.

Pero no hizo sólo eso, sino que también llevó a la nueva empresa el plan de la reorganización, y lo que aun es más, dicho plan ya cumplido en la parte referente a la adquisición del nuevo material de vuelo Douglas DC-3,

Aeródromo de General Pacheco. El "Pampa", el "Tierra del Fuego" y el "Patagonia", descendiendo este último, que formaron parte del equipo de Junkers 52, que reemplazaron, en 1937, a los Late-25 y Late-28.



Aeródromo de la Aeroposta en Trelew: vista general de las instalaciones.

El mismo aeródromo fotografiado desde un avión. A lo lejos, la ciudad de Trelew.

la formación y entrenamiento de nuevas tripulaciones, y del suplemento de personal técnico administrativo que desde el primer momento iba a necesitar la Mixta.

Estas importantes medidas, tomadas mientras se constituía definitivamente la nueva Sociedad, permitieron a ésta desarrollar sin pérdida de tiempo el importante programa trazado, programa que se ampliaría y reforzaría en adelante, con las resoluciones que irían tomando las autoridades de la nueva empresa.

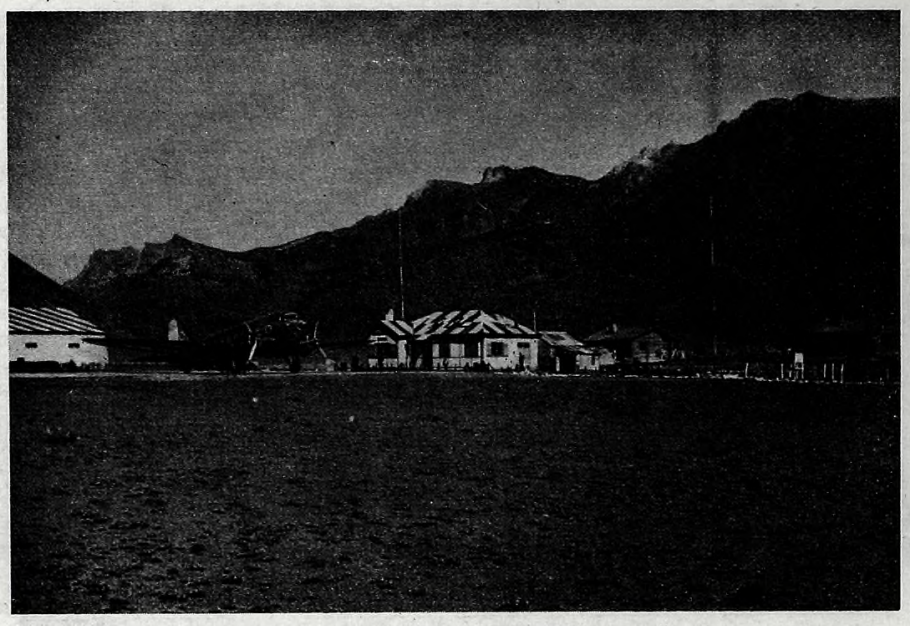
Por de pronto, el mismo día —1º de febrero de 1947— en que éstas se hacen cargo de los servicios, se procede a la inauguración de la línea Buenos Aires-Mar del Plata con aviones Douglas DC-3 de 28 pasajeros.

Se procede también sin pérdida de tiempo a la estructuración de la nueva organización, mediante la inclusión en los cuadros del antiguo personal, ensanchados y adaptados a las necesidades de unos servicios fuertemente incrementados, el personal ya formado, prosiguiéndose la instrucción y entrenamiento de nuevas tripulaciones y de equipos de técnicos especializados.

Simultáneamente se afronta la realización de nuevas líneas, el aumento de los servicios sobre las ya existentes y su prolongación hacia las localidades del sur y del sud-oeste que reclamaban insistentemente la llegada de la comunicación aérea.

Con ese paso acelerado se van cumpliendo los planes trazados, y el 14 de mayo del año 1947, es decir tres meses y medio después de entrar en funcionamiento, la empresa incorpora a sus líneas regulares el servicio entre Buenos Aires y Esquel, con escalas en Santa Rosa, Neuquén y Bariloche, que venía siendo atendido por las Líneas Aereas del Estado (L. A. S. O.). Además en el curso de 1947, refuerza los servicios en todas las demás líneas, especialmente entre los tramos Buenos Aires-Comodoro Rivadavia-Río Gallegos. La línea de Bariloche que fué iniciada con una frecuencia de dos viajes de ida y vuelta por semana se mejoró de inmediato llegándose a cuatro viajes semanales, uno de ellos prolongado desde Esquel hasta Comodoro Rivadavia, con lo cual esta importante ciudad petrolífera y su Zona Militar se unía con la Capital por dos rutas diferentes y el sud-oeste lograba una conexión de incalculable valor con la costa atlántica.

En solo once meses de 1947 la Sociedad Mixta obtuvo promisorios resultados. Cuando la antigua Aeroposta le entregó sus líneas, éstas sumaban 4.000 kilómetros, pero



Aeródromo de la Aeroposta en Esquel.

Foto desde un avión del aeródromo de Comodoro Rivadavia.

al finalizar el año, con la incrementación operada, totalizaron 6.750 kilómetros de extensión. Consecuentemente la actividad comparada con la del año anterior registró estadísticas verdaderamente alentadoras y demostrativas de la enorme capacidad de la nueva empresa.

El prestigio de la línea en todos sus ámbitos se fué acrecentando, colaborando para ello toda la organización y no siendo ajenos, por supuesto, los integrantes del homogéneo conjunto de tripulantes, componetrados de un gran sentido de la responsabilidad y embargados totalmente por el "espíritu de línea" ya clásico en la antigua Aeroposta. Los pilotos, con una práctica adquirida a través de millones de kilómetros recorridos, gran parte de ellos y, los demás, con un excelente entrenamiento vigilado por el jefe del cuerpo, Comandante Dirk Wessels van Leyden, cumplían los vuelos dentro del mayor grado de seguridad y de regularidad, haciendo que invariablemente el factor de *performance* se mantuviera en el 100 % de lo posible. La utilización de los modernos aviones Douglas DC-3 de por sí brindaba al pasajero un gran confort y su atención se complementaba durante los viajes con la asistencia de las auxiliares de a bordo. Los servicios de este cuerpo femenino incorporado a la tripulación fueron desde el primer momento reconocidos como muy eficientes por todos los viajeros y en particular por la gran cantidad de señoras que viajan con niños de corta edad.

Durante 1948 la Sociedad Mixta, tratando de que el transporte aéreo no se concretara simplemente al traslado de personas y correspondencia o carga postal, sino de que sirviera intensamente a todas las necesidades de la población, implantó servicios dedicados al tráfico de carga exclusivamente, para facilitar el intercambio, a tarifas reducidas, de los productos de consumo y otras mercaderías, especialmente ropas y demás efectos de vestir, repuestos mecánicos, artículos de papelería, radios, etc., productos perecederos: verduras, legumbres, carne y huevos, que se llevaron de norte a sur, para traer de regreso, hacia la Capital, productos de mar, especialmente langostinos. Este servicio, llamado a tener gran repercusión en el desenvolvimiento y desarrollo comercial y en la vida misma de las alejadas poblaciones sureñas, puede considerarse como un acierto más en las deci-

siones de quienes tenían en sus manos el fijar la política comercial y la actividad de la empresa.

Después de logrado ese notable desarrollo, la empresa comienza el año 1949 trazando nuevos planes de expansión, para lo cual enfrenta la solución de aumentar su capital para poder adquirir nuevo material de vuelo de mayor capacidad y más veloz, con el cual espera obtener un rendimiento económico adecuado para suprimir totalmente sus *déficit* de explotación, cosa que le resultaba imposible conseguir con la operación de los Douglas DC-3, a pesar de que llegó a utilizarlos intensivamente haciendo volar a cada máquina con un promedio de poco más de 7 horas diarias. También resuelve satisfactoriamente un ajuste de la organización, centralizando diversos organismos, para obtener de ellos una mejor coordinación y mayor celeridad en la solución de todos los problemas que a diario se planteaban en el cumplimiento de los servicios.

Este ajuste, que comprendió principalmente los servicios técnicos y los de las escalas, estuvo como el anterior a cargo del Sr. Dirk Wessels Van Leyden —entonces recién nombrado Gerente ejecutivo—, quien contó a ese efecto con la cooperación de varios especialistas, y en la dirección de los talleres generales de Gral. Pacheco, con la del técnico en material de vuelo Douglas, Sr. Ricardo Claisse.

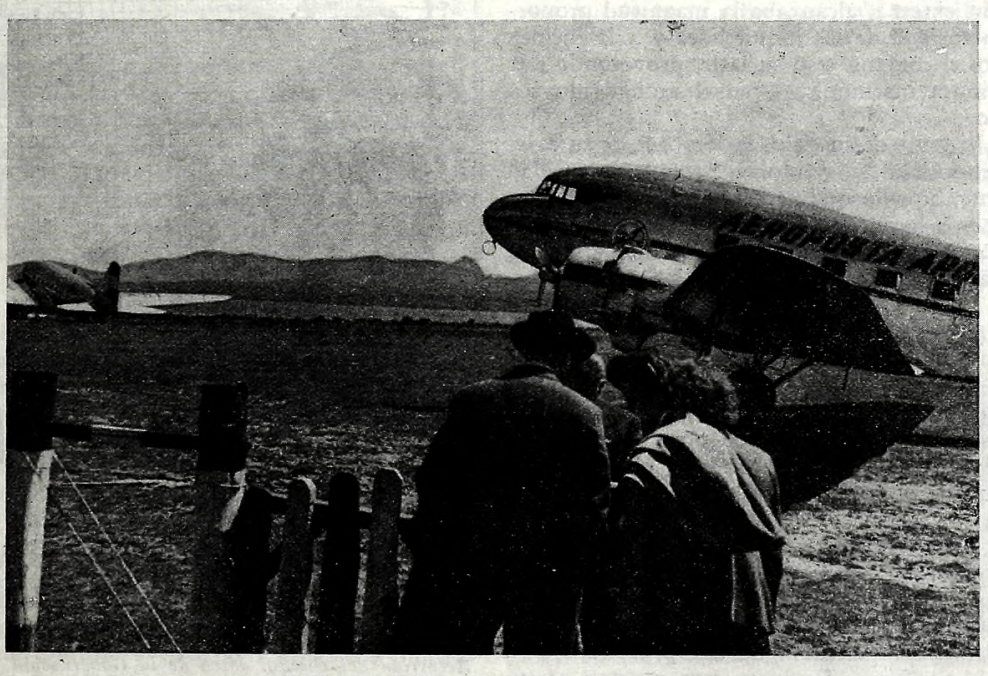
La vida de la Sociedad Mixta, que alcanzó a poco más de dos años, no permitió desarrollar extensamente el plan de actividades trazado de primera intención, pero ello no quiere decir que su éxito no haya sido absoluto. Durante el primer año de existencia, vimos cómo incrementó sus servicios y se organizó. En el segundo puso en marcha mayor cantidad de aviones, reforzó nuevamente los servicios y prolongó sus líneas desde Río Grande (Tierra del Fuego) hasta Ushuaia, capital del mismo territorio nacional, y hasta Punta Arenas, la antigua y progresista ciudad austral de la República de Chile. Tanto superó durante 1948 la actividad de 1947 que casi voló dos veces más cumpliendo los viajes de horario. Pauta de ello es este dato comparativo: en 1947 recorrió 1.393.818 kilómetros y en 1948 totalizó 3.148.730. Correlativamente, todos los rubros de la actividad y de la explotación y la comparación de las actividades de esos dos años dan los siguientes aumentos porcentuales en favor de 1948: Viajes regulares, 181.49 %; horas voladas, 112.73 %; kilómetros recorridos, 125.91 %; pasajeros transportados, 177.21 %; pasajeros kilómetros, 94.53 %; correspondencia transportada, 43.65 %; aeropaquetes, 57.46 %; y carga general, 457.43 %.

Durante el mes de mayo de 1949, mientras la Sociedad Mixta se impulsaba hacia un más alto derrotero, el Superior Gobierno de la Nación, por Decreto del 4 de ese mes, resuelve que el Ministerio de Transportes tome a su cargo la administración y explotación de los servicios que prestan las sociedades mixtas de aeronavegación comercial, y en esa forma, junto con las demás, se sella la desaparición de la Sociedad Mixta Aeroposta Argentina, que el día 18 de mayo entrega su organización y los servicios al delegado del Gobierno que se hizo cargo de los mismos.

En lo que iba corrido de 1949, habíanse obtenido en todos los rubros nuevos e importantes avances que permitían augurar, para este año, un progreso aun mayor que el registrado en 1948 sobre su antecesor; y para un futuro no muy lejano, el total desaparecimiento de los *déficit* de explotación.

Termina así, en plena marcha ascendente, la tercera etapa de la actividad aérea patagónica desarrollada por la Aeroposta. Su nombre, prestigiado por dos décadas de continuados y valiosos servicios, ocupará seguramente un lugar destacado en los anales de la aviación comercial de nuestra patria.

Al cerrarse las puertas de un pasado, cuyas vicisitudes acabamos de reseñar, se abre promisoria para la Aeroposta oficial una era en la que, al disponer en adelante de medios de acción mucho más poderosos, ha de perfeccionar la obra emprendida y trazar con su ya proverbial gallardía nuevas rutas de progreso en el cielo austral argentino.



El Douglas DC - 3, a su llegada a Bariloche.

Norberto L. Fernández

Por Juan Hilarión Lenzi

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

"Nel mezzo del cammin di nostra vita", cuando llega el hombre al equilibrio fecundo, liberado de cargas excedentes, aligerados los propios movimientos, con más preciso sentido de los fines esenciales, pudiendo volar más serenamente en todas las alturas y con impavidez en medio a las tempestades, ha perecido en acto heroico, en que dolorosamente culminó una empresa de apasionada solidaridad humana, nuestro amigo Norberto Fernández. Trunca quedó su trayectoria triunfal. Todo fué antes; ya nada en él puede ser sino lo que ha sido. El capítulo dinámico de su vida se ha cerrado; pero será pertinaz, siempre, el influjo de su ejemplo. Porque los hombres que perecen así, siguen gravitando en la comunidad social, continuada y venturosamente, como una voz que se oye en la soledad o una luz que se enciende en la noche: la voz que conmina al deber y la luz que señala el camino.

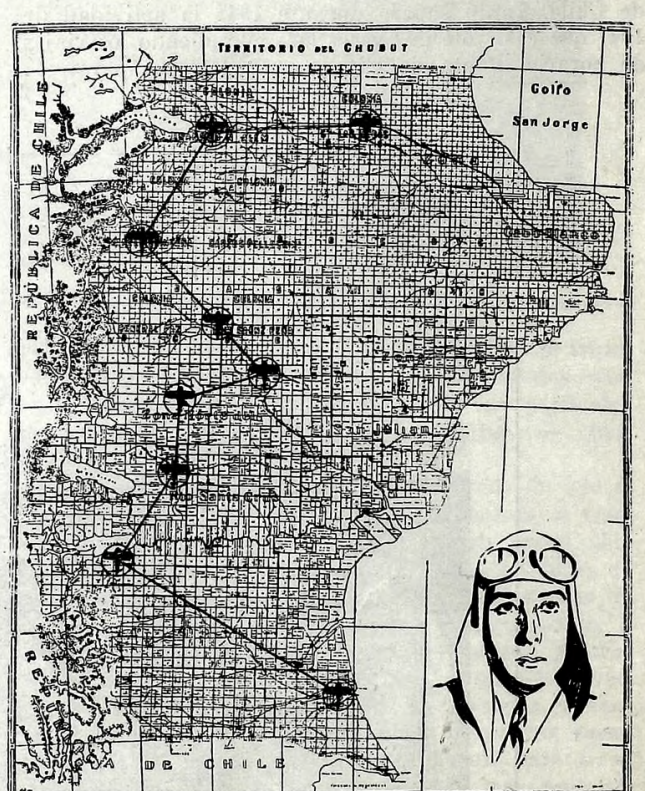
La gloria de su muerte —porque murió gloriosamente, con dignidad total, entrega absoluta y valor sin quebranto— se ha sobrepuesto a la prestancia de su existir provechoso. El brillo como alucinante del acto supremo, ha superado al de las hermosas certidumbres y magníficos sueños tejidos con amor y comprensión, con fe y optimismo, en torno a él. Precisamente cuando su vida, en su proyección externa, alcanzaba la magnitud proporcionada a la intensidad de las inquietudes y a la lucidez del pensamiento, el corazón cesó su latir, provocando este tumulto —premura inarmónica— en el acongojado corazón argentino.

Se apagó, en el cenit de su cielo, la lámpara de su existencia, encendiéndose en su reemplazo, con la intensidad de lo permanente, aquella que perpetúa el rcuerdo de los que se sobreponen a la muerte, inmortalizándose. ¡Cuánta pena para los corazones fraternos junto a tanta grandeza en la inmolación!

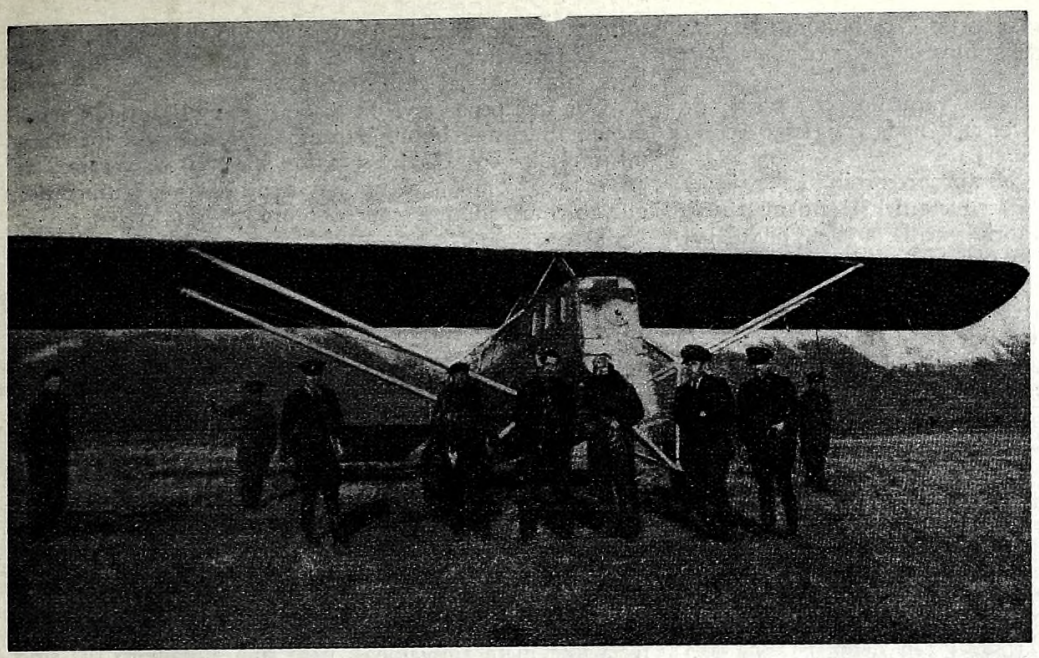
I

Nosotros, sus amigos del Sur, los de sus años juveniles y briosos, al igual de aquellos otros que fueron surgiendo en el correr del tiempo, como en una floración de afectos y simpatías, nada hubiésemos querido más que su permanencia en el vuelo feliz, su persistencia en la ascensión audaz, su consecuencia en el éxito, su familiaridad con los triunfos, que eran su predestinación. Lo queríamos así para él, que tanto lo merecía; para nosotros, que nos congratulábamos para su marcha sin contrastes; para la Patagonia, la tierra de tan profundos y a veces inexplicables afanes. Pero ya que nuestro afecto tenía que ser castigado y afrentada nuestra esperanza puesta en él; ya que la dura sentencia inexorable estaba escrita —allá en lo inescrutable— y debía cumplirse en el tiempo de plenitud, cuando la vida alcanza su intensidad más honda y útil, no podríamos admitir otra muerte sino ésta, en que la llama de una existencia se transforma en astro nuevo encendido en el firmamento humano con resplandor propio, permanente e inmutable.

Porque este héroe —¡sépanlo todos!— seguirá viviendo. Revive en sus propias cenizas, que el fuego transformó en materia, pero dejó intacto el espíritu. Su término existencial es su comienzo inmortal. Lo perecedero —lo que acabó tan prematuramente— está encerrado en la madera del ataúd, que quizás por muchas décadas preservará el frío austral; lo sobreviniente está en nuestras lágrimas de ayer y en nuestra angustia de hoy, como



Recorrido del chasqui aéreo de la Gobernación de Santa Cruz, establecido por el Gobernador de aquel Territorio Nacional Teniente de navío don Juan Manuel Gregores y cumplido por el piloto aviador don Norberto L. Fernández.



El Laté - 25, con que era servido el chasqui de la Gobernación de Santa Cruz. Fotografía tomada en el campo de aterrizaje de Lago Posadas; delante del aparato, el piloto Norberto L. Fernández, el capitán Milton M. R. Rivera y personal policial de la zona.

estará en las palabras evocativas de siempre, en la oración y el poema, en el mármol y en el bronce. No será la suya, no, la vida transitoria de nuestro dolor: se prenderá en el alma y el corazón de todas las generaciones argentinas, transformándose la crónica en historia y elevándose sus hechos al excelso dominio de la leyenda. No será relumbrón, sino luz inextinguible.

Y así, recordándolo, rendiremos tributo a su hazaña moral, en que entregó en holocausto a la vida del prójimo su propia vida, alcanzando con su sacrificio integral el objetivo prócer: no morir matando, sino perecer salvando vidas. Que es la más bella manera de inmortalizarse.

II

Alguna vez un alto espíritu, un alma gemela, un vate nacido en aquellas mesetas ásperas en que surgió a la vida y vió crecer su tiempo, narrará en versos que tendrán suavidad virgiliana, sonoridades epopéyicas y sobresaltos dantescos —armonizando lo lírico y lo eglógico, lo terrenal y lo celeste— la vida de Norberto Fernández, el héroe patagónico de esta época, que en nuestra fuerte y pujante Argentina alcanza las dimensiones nacionales.

Nos dirá su origen, en un hogar de dignidad transparente, donde las normas límpidas del existir honesto no son ley escrita sino esencia misma de la vida; nos recordará sus cabalgatas por valles y montañas, evocará de qué modo cierto día detuvo el corcel brioso, en la cima de un cerro, para seguir, absorto, el vuelo de un cóndor, muy abiertos los ojos, tensos los músculos, cual si todo él se hubiese prendido de sus alas enormes; y nos llevará luego de hazaña en hazaña, desde que consiguiera dominar el espacio, señor de las alturas, haciendo que sus alas metálicas, cernidas bajo el cielo tempestuoso o recortándose en un horizonte multicolor, fuesen esperadas como una bendición y saludadas con alborozo y amor.

Narrará cómo un hombre enjuto y enérgico —celtíbero cabal, mezcla de Quijote y Sancho Panza, con mucho de aquél y poco de estotro— y una mujer hacendosa y soñadora se unieron al amparo de la amplia bóveda azul, con ilusiones tan blancas como la nieve que encanecía las montañas y con empeño tan fuerte cual el viento ululante, de inacabable tránsito. De aquel connubio nació el futuro héroe, en casa humilde levantada al abrigo de una ladera, frente al valle ondeante y al río epónimo.

Allí, donde había verdor en primavera y escarcha en el invierno, el niño fué pastor. Ayudó a cuidar millares de ovejas, que se diseminaban como puntos blancos en la vasta extensión de los campos. Pero su vocación era otra. No había nacido, con él, un hombre para la tierra, sino un ave para el espacio. No podía desenvolverse dentro de límites; necesitaba inmensidad: como el cóndor cuyo vuelo había seguido aquella vez, cuando de cerca le vió abrir, con asombrosa amplitud, sus alas, para que el viento le llevase hacia lo alto y más lejos, allá donde se unen el cielo y la tierra, en una línea imprecisa e irreal que incita a saber qué hay tras ella.

III

¿Qué madre no sueña con el más bello destino para su hijo...? Ella lo vió crecer ilusionada, mas un día tuvo extraño presentimiento.

Fué como si lo hubiese visto ascender a una lomada, en el caer de la tarde, y que allá arriba, envuelto en el resplandor rojizo del crepúsculo, desapareciese en medio de las llamas y entrase en la noche.

Guardó el secreto de lo que vió atónita, temerosa de que hadas malignas interfirieran en la trayectoria serena del niño; pero la visión de aquel fuego celeste nunca se borró en su mente.

IV

El tiempo, la afición y el estudio le dieron alas. El despertar maravilloso del alma juvenil se produjo en una triple primavera: la de su vida plena, vigorosa, pujante, llena de ansias de infinito; la del vergel de ilusiones surgidas, en las jóvenes, en torno a su gallarda figura garbosa; la del cielo, con su azul, su blancor de nubes y sus miríadas de estrellas que invitan a hundirse en el misterio que encierran.

Ya no cabalgó por las mesetas, las hondonadas, las llanuras, por senderos a veces imperceptibles. Cabalgó sobre las nubes.

Tuvo su Pegaso: un avión pequeño, crepitante, de hiperbólicas andanzas, con el cual nada era riesgo en un constante desafiar la suerte.

A veces hendía sereno el aire, recortándose bajo la comba azul celeste la extraña silueta del pájaro mecánico. Pero casi siempre hacía cabriolas allá arriba, ondulaba, se encabritaba, desplomábase y luego embicaba hacia arriba, como si marchase en busca de una estrella.

Su acrobacia audaz era el encanto de los jóvenes y el asombro común. Nunca habíase visto, antes, cosa semejante. El padre, tan vigoroso por dentro, le alentó en sus ambiciones de lejanías, predilección por lo raudo, amor al peligro. ¡Cómo no hacerlo, si era de aquella raza de valientes que hasta tenían vellos en el corazón!

V

Un día dejó, exánime, al viejo avioncillo, de tantas aventuras extraordinarias como etapas cumplidas. Le reclamó una máquina nueva: el joven deportista hallaba su camino: el del bien. Iba a pilotear el "avión sanitario", que se adquiriera en colecta pública. Había que vencer la distancia y la incomunicación en el territorio inmenso y despoblado. Había que llevar, a los sitios sin amparo, el precioso auxilio del médico. Había que conquistar vidas nuevas y prolongar los días de los adultos. Había que llegar, para eso, a la estancia perdida entre la nieve, a la población escondida en nube de tierra levantada por el huracán, a la meseta inhóspita y al cañadón peligroso. Y nunca dejó de acudir al reclamo, ni de cumplir victoriosamente su cometido.

Una vez una joven esposa, en trance de ser madre, necesitaba intervención médica. Era en un lugar apenas accesible. Conspiraban en contra la nieve, el hielo, la niebla. ¡No importa...! Madre e hijo elevarían luego sus preces, para dar gracias por tanto bien.

Otra vez, se dijo que en un pueblito, aislado, segaba vidas una epidemia atroz. Había que ir, e ir de inmediato... El viento era horrendo, pero la máquina se elevó lo mismo, luchó con las ráfagas, llegó y los enfermos fueron salvados.

Y siempre así ¡arrebatando vidas a la muerte!

VI

Cumplió otra misión legendaria. En un viejo "Laté 25", de los que tras incorporar el sur a la civilización aeronáutica fuera arrumbado, organizó un servicio excepcional: el chasqui aéreo.

El iniciador fué aquel magnífico gobernante, visionario y tesonero, que se llamó Juan Manuel Gregores. Fernández fué el ejecutor consciente y firme.

El interior de Santa Cruz, se aislaba por completo, en el invierno. Mientras el litoral marítimo contaba con barcos y aviones, el centro y la zona cordillerana carecían de otro medio de comunicación que no fuese la radiotelefonía. ¿Por qué no llegar, periódicamente, hasta El Calafate, Cañadón León, Lago Buenos Aires, cuando las mesetas reposan bajo un albo sudario y la vida se concentra en las viviendas casi imperceptibles?

El chasqui aéreo partía con el salir del sol de Río Gallegos, enfilaba hacia Lago Argentino, para hacer, desde el aire, el periplo de Santa Cruz. Llevaba correspondencia, carga y pasajeros. Esas cartas se dejaban caer sobre las estancias, como quien deja caer una bendición. ¡Sólo quien ha vivido en forzada soledad puede apreciar el significado de un mensaje cordial llegado del cielo!

Nada interrumpió aquel servicio excepcional; nada, sino la agonía y muerte de la máquina.

¡Con qué pena la vi un día inerte, en el antiguo aerodromo, mientras hombres como aves de presa iban comiéndole las entrañas! Ese avión merecía conservarse, en un museo, como aquellas naves de histórico itinerario, que solemos admirar con asombro y orgullo.

VII

Y comenzó la otra etapa en la vida de Norberto Fernández.

Fué piloto en la "Aeroposta Argentina", la magnífica empresa criolla que dominó los vientos, acortó las distancias y fué poderoso factor civilizante en la Patagonia, a la que arrebató a las lejanías para colocarla a las puertas mismas de la metrópoli.

Era de los preferidos; para muchos, el predilecto; para algunos más, el único. Era cordial, cuidadoso, seguro, regular.

Ese cargo, que ejercía con prestancia, junto a un núcleo de hombres experimentados y jóvenes animosos, parecía una meta ambicional, pero en realidad no fué sino un episodio saliente en su vida. Había que seguir avanzando.

Fué comandante en los aviones de "Fama", la entidad creada para hacer flamear los colores argentinos, en alto, bajo todos los cielos. Sin contratiempo alguno llevó las poderosas aeronaves a través del continente, a través del océano, por sobre Africa y Europa, haciendo que en cada nación se levantasen los ojos hacia el cielo, para saludar su paso, acogido como un mensajero de paz, de bien y solidaridad. ¡Igual que en aquellos tiempos del "chasqui aéreo", pero ensanchado, al infinito, el campo de actividad proficua, extendidos los horizontes como pocos criollos habían tenido el privilegio de ver!

¡Cuánto quería sus máquinas y amaba los nuevos itinerarios! ¡Y cómo se enorgullecía —dentro de su modestia— de ser útil a la patria!

VIII

El renombre acrecía. La fama, cimentada en la serenidad firme, en la seguridad consciente, en el dominio del peligro por la inteligencia, extendíase.

Allá, en el Sur, una mujer —la madre del primer ciudadano de la República— lo había elegido como propio piloto, para sus espaciados viajes. Aquí, otra gran mujer —la esposa del primer Magistrado de la Nación— lo distinguía entre el conjunto de capitanes del aire, para confiarle misiones trascendentes.

¡Cómo sentíase honrado, íntimamente, con ello! ¡Con qué transparente emoción sabía hablar de tan enaltecedoras preferencias!

El joven patagón llegaba a las cumbres. Y fué de esas cumbres de donde partió el último vuelo.

IX

En una madrugada llena de luz partió para Ecuador. Iba a repatriar a hombres y mujeres a quienes una mujer extraordinaria, María Eva Duarte de Perón, había confiado una misión que por hondamente humanitaria y plenamente solidaria era sustancial e idealmente argentina.

Partió con entusiasmo y fe: pocas horas antes, había estado con él, junto a su joven compañera, la guía de su espíritu, alma comprensiva y buena, digna amiga y esposa.

Me había expuesto, una vez más, sus afanes, sus in-

Llegada al aeródromo de Punta Arenas de los representantes de la Aeroposta que gestionaban la extensión de la línea hasta aquella ciudad chilena. De izquierda a derecha: Teniente Ortega, cónsul argentino Angel M. Mango, Director-delegado Dr. Ernesto Pueyrredón, capitán Raúl González, gerente Celso Aguiar Conde, señora de Aloyz, repórter del "Magallanes" Sr. Robledano, Director de "La Mañana" de Río Gallegos Sr. Juan Hilarión Lenzi y piloto aviador Sr. Norberto L. Fernández (abril de 1938).

quietudes, sus propósitos. Me había confiado la pronta culminación de sus sueños.

Del sueño aquél, nada. Pero todo —sí: todo— de algo que estaba más allá de los presentimientos o las adivinaciones.

Aquella noche estreché la mano de un amigo a quien no volvería a ver.

Aquel amigo se transformó en héroe.

X

La máquina aérea, con su preciosa carga, regresaba del Ecuador. En el punto terminal del vuelo, le esperaba el fervor argentino. Para agradecer la brillante participación que aquella embajada solidaria había tenido en la tarea de socorrer víctimas de un sismo atroz, allí estaba el mundo oficial. Y, para aclamarlos, allí estaba el pueblo. Pero la máquina aquella no escucharía la delirante recepción.

El fuego hizo presa en la aeronave, mientras volaba a gran altura. Su comandante, Norberto Fernández, vió el peligro y lo dominó. Es decir: se dominó a sí mismo, que tanto importa en riesgo de muerte, y dispuso la salvación de todos.

El avión obedeció a los comandos, pesadamente, para iniciar un rápido descenso. La tierra se acercaba, velozmente, pero no tan veloz como las llamas.

Allí estaba el suelo, un claro donde el aterrizaje era posible, pero aquí estaba el escozor, el fuego crepitante, la llamarada. Ya el calor vencía y el humo asfixiaba. ¡No importa! ¡Todo se superaría!

La máquina tocó tierra. Los pasajeros descendieron y rápidamente se alejaron. ¡Todos salvos, menos los que se habían arrojado, demasiado pronto, de la aeronave todavía en vuelo!

Las llamas envolvieron, aprisionaron y escondieron a la aeronave herida de muerte.

En la cabina de comando, dos hombres fallecían sobre los timones: Norberto Fernández y Juan Gregorio Torrealday.

¿Dos hombres? ¡Dos héroes!

XI

Y fué la digna exaltación de aquellos hombres.

Norberto Fernández tuvo el alto homenaje que merecen los que saben morir como él.

Sobre su féretro, se inclinó el Presidente de la Nación. Lo envolvió la emoción de todos. Lo cubrieron las flores.

Ahora, su cuerpo —y digo así porque ha de conservarse igual como era, que de otro modo no lo concibo— reposa en la tierra que le vió nacer.

Donde halló la vida, encontró la paz.

Pero él no era, pese a su serena tranquilidad externa, hombre de paz.

Habrá que sacarlo del sosiego, del silencio, de las tinieblas, para que su efigie, esculpida en mármol o fundida en bronce, sea castigada por el viento, iluminada por el sol, acariciada por la nieve.

Norberto Fernández deberá tener, pronto, su monumento.

Y, cuando lo descubran, el poeta austral, el espíritu fraterno, dirá en versos triunfales la epopeya heroica de este hombre fuerte y bueno, equilibrado y cordial, que en un día de esperanzas encontró a la muerte en pleno vuelo. Luchó contra ella, le arrebató vidas preciosas y le entregó la suya.

Buenos Aires, 1949.

Vicealmirante Ismael F. Galíndez,

presidente de la Aeroposta Argentina

(1936 - 1948)

Una semblanza por el Dr. Benjamín Villegas Basavilvaso

El Vicealmirante don Ismael F. Galíndez ejerció la presidencia de la Aeroposta Argentina S. A., desde 1936 hasta su fallecimiento en abril de 1948.

Pocos dirigentes de empresa habrán sido tan respetados y queridos por sus compañeros de Directorio y por todo el personal como lo fué el inolvidable Presidente.

Llevó a cabo con sumo tacto las negociaciones con el Estado para obtener la concesión de diez años firmada en 1936, y conseguida ésta, dirigió la empresa con la mayor competencia y autoridad, durante los doce que le tocó presidir sus destinos.

Para describir física y espiritualmente la relevante personalidad del Vicealmirante Galíndez, nada mejor que reproducir aquí la hermosa y sentida oración pronunciada en sus exequias, en nombre de sus íntimos amigos, por el doctor Benjamín Villegas Basavilvaso:

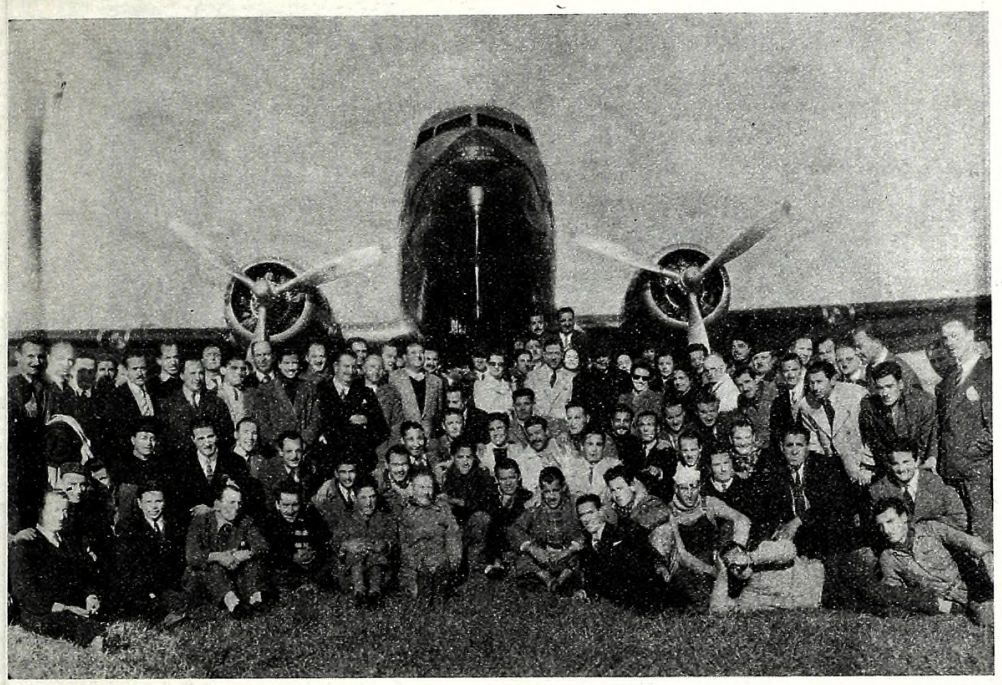
El Presidente de la Aeroposta, contralmirante Ismael F. Galíndez, recibe en General Pacheco al Embajador del Brasil, Dr. Rodrigues Alves, y al Director General de Aeronáutica Civil, Dr. Samuel Bosch, en oportunidad de la llegada a dicho aeródromo del "Ibaté", trimotor Junkers 52, al adquirirlo la empresa en aquel país (1942).

La noble y fecunda vida que acaba de extinguirse fué un alto ejemplo de dignidad, de carácter y de pudor viril. Sirvió a la patria con extraordinaria honradez y a la Armada con infatigable y fervorosa devoción. Su probidad era casi agresiva y sus prestigios y títulos a la consideración de las gentes de buena voluntad no fueron tardíos ni póstumos.

Tenía el alma bien templada, como los gavilanes de una espada antigua. El coraje moral, que es el miedo de ser vencido por las bajas pasiones, fué siempre su aliado en los momentos de peligro o de infortunio. Inhábil, muy inhábil, para la captación cortesana de los grandes en la distribución de mercedes y granjerías, supo vivir ignorando el arte de adular que acorta las distancias para el éxito menguado, pero disminuye las dimensiones éticas de los hombres.

Impuso su autoridad sin insolencias y sin jactancias; el orgullo, que es la lujuria del espíritu, le fué desconocido. Su lealtad, la más eminente de las virtudes militares, fué firmísima, sin una claudicación, sin un desvío. Su carácter, que en ocasiones se atezaba como el obenque al viento, trasuntaba su recio temperamento de luchador; sus órdenes, breves, concisas y claras, no admitían controversias.

Su físico era inconfundible. Acusaba sin esfuerzos una conciencia sin reproches; enhiesto como una torre, su hidalga prestancia ocultaba su edad casi octogenaria; su vigor intelectual asombraba por la admirable agilidad de su espíritu. Era picaresco en el hablar, como un libro de antiguos decires. Estaba hecho para las grandes empresas y aventuras heroicas, que exigen energías, audacias y responsabilidades. Era un conductor para los tiempos de borrasca. . . .



El Presidente de la Aeroposta, contraalmirante Ismael F. Galíndez, y el Director-delegado, Dr. Ernesto Pueyrredón, rodeados por parte del personal de la empresa. Esta foto fué tomada en ocasión del traspaso de la Aeroposta Argentina, S. A., a la Sociedad Mixta Aeroposta Argentina. Al fondo, un Junkers 52 (1947).

Representaba por sus virtudes militares el vínculo de unión de la Armada de antaño, de aquella que surgiera casi de la nada después de la organización nacional, y la de hogaño que debe cuidar la tradición de disciplina y abnegación que aquélla le dejara. Y porque conoció a sus capitanes, los de las azarosas horas del advenimiento, pudo valorar los duros caminos recorridos hasta el presente, en los cuales, y a bordo de nuestras naves de combate, sirvió con singular distinción, lealtad y mucho señorío.

En todas las funciones de su larga actividad pública y privada, tanto en las militares como en las políticas y civiles, cuidó ante todo su propia estimación como el mejor legado que habría de dejar a los suyos. Si las magistraturas le honraron porque confiábase en su capacidad e inteligencia, él las honró con su conducta ejemplar y las devolvió sin desgarraduras y sin máculas.

Tuvo el culto de la amistad sin dobleces ni falsías. Sabía darse por entero en la defensa de sus íntimos, que tenían la seguridad de no llamar a sus puertas en vano. Y porque conocía que la amistad se pierde donde arde la llama del interés, no quiso ni supo recoger cosechas en predios ajenos.

Trabajó sin descanso y sin medida, y no tuvo casi tiempo para aprestarse para el último viaje, porque quiso laborar hasta la hora suprema de la partida. Su muerte fué para muchos inesperada; sólo él advirtió las señales agoreras que le anunciaban el tránsito definitivo, y por eso en las postreras horas se engolfó en los recuerdos de su vida de marino leyendo con intensa melancolía su foja de servicios, límpida, como su existencia, y opulenta de inolvidables méritos.

Almirante: Excusa a tus más íntimos confidentes que interrumpamos un instante tu comenzado sueño. No ignoramos que hubieras preferido el silencio, que es prolongación espiritual del llanto; pero es fuerza que no podemos vencer que en nombre de todos ellos, adentrados en tu recuerdo, con infinita tristeza, cumpla el penoso y cristiano deber de decirte: adiós.

Así era el hombre que después de cumplir una brillante carrera en la Marina de Guerra, quiso seguir siendo útil al país dedicando los últimos años de su vida al engrandecimiento de la aviación nacional.

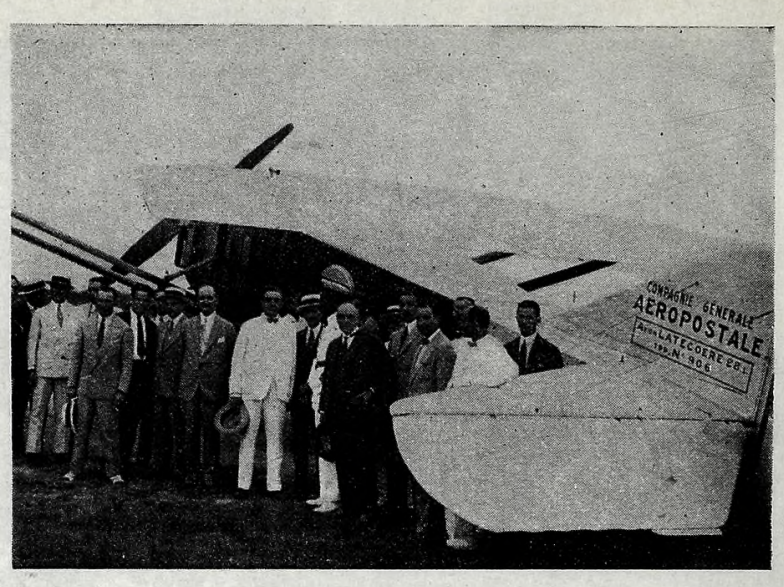
LUIS D'ESPOSITO

*

LONAS - TOLDOS - CARPAS - VELAS

ALM. BROWN 1378

T. E. 21-0843



El presidente de la Aeroposta Argentina, quien también lo era de la "Compagnie Generale Aeropostale", disponiéndose a emprender vuelo en el aeródromo de Río de Janeiro, rumbo a la Argentina, a objeto de asistir a la inauguración del tramo Comodoro Rivadavia-Río Gallegos (marzo 1930).

CONFECCIONES FINAS

M.F.

Menfer

MARCA REGISTR.

DE ALTA CALIDAD

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.

SER COMPRADOR DE CONFECCIONES "MENFER", ES SABER VESTIR

SOLAMENTE EN LA ANONIMA SE VENDEN CONFECCIONES "MENFER"

VINO

León

INSUPERABLE

Tinto - Clarete - Semillón

MARCEL BOUILLOUX LAFONT

fundador y primer presidente de la Aeroposta

Por Celso Aguiar Conde

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

En 1927, año de la fundación de la Aeroposta Argentina S. A., Mr. Marcel Bouilloux Lafont tendría poco más de cincuenta años y se hallaba en el mejor momento de su carrera de afortunado fundador y conductor de importantes y prósperas empresas.

De estatura mediana, un tanto obeso, la expresión adusta y poco comunicativa, infundía en sus colaboradores, aun los más allegados, verdadero temor y no muy acentuada simpatía.

Sin embargo, yo que en diferentes épocas fuí su secretario particular, puedo asegurar que ese su aspecto hosco y reservado, era más bien en él una actitud, una línea de conducta que adoptaba para mejor imponer su autoridad y mantener su prestigio. En el fondo, era un hombre bueno y sensible, trabajador incansable, generoso con los que juzgaba merecerlo, duro solamente con aquellos de sus colaboradores que no se esforzasen por colocarse a la altura de su misión. Además, su inalterable optimismo, unido a su incesante actividad, le llevaban a crear y animar numerosas empresas que favorecían grandemente a las regiones en que se asentaban al tiempo que proporcionaban ocupación a miles de empleados y obreros.

En lo que toca a la Aeroposta, ésta le debe su existencia, y puede afirmarse que, gracias a él, la Argentina contó con líneas aéreas regulares (por lo menos en lo que hace a la de la Patagonia) con diez años de anticipación; con esta particularidad, que tanto esa línea como la de Buenos Aires-Asunción del Paraguay, fueron creadas y sostenidas sin subvención ni ayuda oficial y sabiéndose de antemano que durante varios años producirían cuantiosas pérdidas.

Mr. Marcel Bouilloux Lafont, en el aeródromo de Los Cerrillos (Santiago de Chile) al regreso de su interrumpido vuelo de exploración Santiago-Natal (abril 1930).

Claro que al instalarlas, el Presidente no obedecía al simple prurito de favorecer a las zonas interesadas a costa de los dineros de la Sociedad. En su espíritu, aparte de la satisfacción que le producía una obra que estrechaba aun más los vínculos entre los dos países, perseguía dos fines principales: hacer una prueba de eficiencia ante las autoridades argentinas, que forzosamente un día llegarían a interesarse directamente en la empresa; y asegurar el primer puesto para la industria aeronáutica francesa, en todo lo concerniente a la provisión de material de vuelo a las líneas del país.

Sea como fuere, el mérito que no puede disputársele y del que debemos estarle agradecidos, es haber tenido fe en la capacidad económica de la Patagonia y concebido los inmensos beneficios que reportaría a aquellas dilatadas y poco pobladas regiones una línea aérea; y esto cuando la aviación comercial en general estaba en sus principios y la empresa podía ser considerada como algo descabellado.

* * *

Mr. Bouilloux Lafont era, dentro del consorcio de sociedades francesas y sudamericanas reunidas bajo la denominación de "Grupo Bouilloux-Lafont", el "Presidente" por antonomasia.

La dirección de tan numerosas empresas lo mantenía a menudo alejado del país, pero cualquiera fuese el lugar en que se encontrase, nunca dejó de seguir con el mayor interés la marcha de la Aeroposta, y cada vez que nos visitaba se complacía en tomar parte en los hechos salientes de la instalación de las líneas. Así, a principios de 1930, quiso presidir personalmente la inauguración del tramo Comodoro Rivadavia-Río Gallegos, en cumplimiento de uno de los puntos más importantes del programa de la Aeroposta.

El viaje se efectuó a bordo de un Laté-28 tripulado por el piloto-escritor Antoine de St. Exupery, quien por aquella época daba los últimos toques a su después famoso libro "Vol de nuit".

Era la primera vez que un avión comercial sobrevolaba aquellas regiones y el entusiasmo del Presidente fué tan intenso que al otro día de llegar a Río Gallegos quiso que el Laté-28 fuese también el primer aparato que atravesase el estrecho de Magallanes y se internara en el cielo de la Tierra del Fuego.

La satisfacción y el optimismo que le produjeron esta doble excursión se reflejaron en los discursos que pronunció en Río Gallegos en ocasión del banquete ofrecido por el Gobernador Sr. Julio Berdera y en las declaraciones que hizo a su regreso a los diarios de la Capital. "Me hallo sumamente satisfecho —dijo a uno de ellos— del viaje que he realizado. Deseaba dar término cuanto antes a la organización del servicio aéreo hasta Río Gallegos por considerar que con ello llevaba a la práctica mi firme propósito de dotar de una ruta de comunicaciones rápidas al extremo sur de la República Argentina. Esta línea, combinando con las que ya mis compañías tienen establecidas aquí y en otros países sudamericanos, en África y en Francia, y las que paulatinamente se irán instalando, formarán una red que vinculará todas las regiones importantes de este país (en cuyo porvenir tengo una fe inquebrantable) con todos los centros mundiales."

El viaje de regreso no se efectuó sin inconvenientes. Al aterrizar el avión en Comodoro Rivadavia la rueda derecha tropezó con un pequeño montículo y la máquina capotó, quedando en posición casi vertical. Los pasajeros fueron liberados de su incómoda posición por el personal de la escala; y tal era la fuerza del viento aquel día que momentos después, y a pesar de las amarras, el avión era vuelto como una hoja y destrozado.

Este incidente no aminoró el entusiasmo del Presidente y su comitiva, los que al día siguiente continuaban su viaje de regreso a la Capital en otra máquina.

* * *

Yo me enteré de todo esto en Santiago, por Guillaumet, quien acababa de recibir carta de St. Exupery. En ella se quejaba amargamente de que el Presidente había sido injusto con él, al reprocharle en tono violento al salir del avión: "—Ha cometido usted una grave falta de pilotaje." "—¿Qué culpa tengo yo —agregaba St. Exupery— de que el campo de Comodoro sea tan desparejo y soplen allí vientos del infierno?" Y es que, como ya he dicho, si el Presidente era parco en elogios, en cambio no omitía ocasión de echarle en cara al personal, con palabras mortificantes, sus faltas o deficiencias.

Esta manera de ser suya habíase acentuado desde que actuaba en la aviación, influído sin duda por la fama de implacable severidad en el desempeño de sus funciones que gozaba el entonces Director de las líneas Mr. Didier Daurat, el "Rivière" de "Vol de Nuit", tan magistralmente retratado por St. Exupery en su famoso libro.

Sin embargo, no siempre sus severas resoluciones llegaban a cumplirse, como sucedió en el caso siguiente.

* * *

Habíanos reunido el Presidente a varios de los pilotos en servicio y a mí en un restaurante de Santiago de Chile, y de sobremesa y en apoyo de su tesis de que para llevar a cabo grandes empresas eran necesarios jefes inflexibles, nos contó el siguiente hecho acaecido en la línea:

"Iba a procederse al primer ensayo de transporte de correspondencia entre los dos continentes. A este efecto, un avión partió de Toulouse con una bolsa conteniendo varios kilos de cartas y con toda regularidad cumplió el trayecto Toulouse-Dakar. En este puerto, la bolsa fué trasladada a un barco de la empresa que también efectuó en tiempo previsto la travesía hasta Natal, donde la entregó para que la tomase otro avión que a ese efecto esperaba con el motor en marcha. Unas horas después la máquina descendía en Bahía.

"En esta escala, el agente se dió cuenta de que la bolsa, único objeto de tan larga travesía, ¡no venía en el avión! Imagínense ustedes —continuaba diciendo el Presidente— mi indignación al enterarme de que el ensayo tan cuidadosamente preparado fracasaba por culpa del piloto, que no había vigilado como debía la entrega de tan preciada carga. Claro, la decisión era dura de tomar, iba a destruir en un instante la carrera de un joven piloto, de gran mérito, además; pero se imponía un ejemplo y, sin contemplaciones, ordené que se le despidiese y embarcase para Francia por el primer vapor."

Desde entonces habían transcurrido más de dos años.

Al salir del restaurante, se me acercó uno de los comensales y bajando la voz me confesó: "No diga nada, pero el piloto del incidente fuí yo..."

* * *

Si he aludido antes a la bondad del Presidente, mal disimulada bajo una aparente insensibilidad, es porque tuve numerosas ocasiones de comprobarla a lo largo de los muchos años en que actué a sus órdenes. Citaré un caso personal: era en el año 23. Habían corrido ya seis desde mi ingreso en el "grupo" y el Presidente me había tratado siempre, en las pocas ocasiones que cumplía órdenes directas suyas, con su aspereza característica, al punto que llegué a creer, o bien que me tenía personal antipatía o que mi labor no le satisfacía. Por eso, grande fué mi sorpresa cuando, en ocasión de un lamentable accidente sufrido por mi esposa, y mientras le practicaban una cura de emergencia a la espera de la intervención definitiva, vi aparecer en el sanatorio, uno de los primeros, al Presidente. Éste, después de interesarse por el estado de la enferma, y pasar luego por la administración del establecimiento, en el momento de despedirse me dijo estas palabras: "—Bueno, Aguiar, he pedido que llamen al Dr. X (por entonces uno de los tres mejores cirujanos de Río). Verá usted que todo irá bien. En

cuanto al costo, no se preocupe: yo corro con todos los gastos."

* * *

Hacía ya tiempo que el Presidente actuaba en la aviación y todavía no había viajado en avión. En varias ocasiones pudo hacerlo y cada vez tuvo una excusa para eludir el bautismo del aire. Sus secretarios tampoco habíamos volado porque, a decir verdad, el avión nos infundía temor, y sospechábamos que al Presidente le sucedía lo propio. Pero en su viaje de fines de 1929, al llegar a Bahía, fué a bordo el jefe de las líneas y después de saludarlo le dijo con toda naturalidad: "—Sr. Presidente, he pensado que le sería a usted grato continuar el viaje en avión y a ese efecto he mandado preparar una máquina especial que le está esperando, lista para salir." El Presidente, sorprendido de pronto, arguyó en seguida que llevaba mucho equipaje, que mejor sería dejarlo para otra ocasión. Pero su subordinado insinuó respetuosamente que con el avión viajaría muy cómodamente y ahorraría tiempo, y en cuanto al equipaje, el secretario que le acompañaba podría muy bien seguir con él, en el barco, hasta Buenos Aires. Ante estos argumentos el Presidente no insistió, preocupado además por no aparecer ante el personal como un timorato. Pues bien, fué tal el entusiasmo, la fe que le cobró de pronto al avión que, en adelante, hubo más de una vez que llamarlo a sosiego. De Bahía viajó a Río de Janeiro y seguidamente a Buenos Aires. El regreso a Río también lo efectuó por el aire y un mes después salía de nuevo para esta Capital, procedía personalmente a la inauguración de la extensión hasta Río Gallegos y a los pocos días cruzaba los Andes hasta Santiago.

* * *

Aquí viene a situarse uno de esos episodios que demuestran hasta qué punto lo había conquistado la aviación. Yo me encontraba con él en Santiago y una mañana me hizo llamar a Guillaumet porque tenía un proyecto de vuelo de exploración. Se trataba nada menos que de efectuar con un simple Laté-26, monomotor, sin radio a bordo y con un instrumental de lo más reducido, la travesía de Santiago a Natal, (Brasil) por la costa chilena, La Paz, y la cuenca del Amazonas. Guillaumet, con gran vehemencia, le presentaba toda clase de objeciones; pero tanto insistió el Presidente, que al cabo, aquél no tuvo más remedio que obedecer y así una mañana de abril de 1930, despegaba el avión del campo "Los Cerrillos" piloteado por el propio Guillaumet, llevando como único acompañante al Sr. Bouilloux-Lafont. Al anochecer de ese día la máquina descendía normalmente en el aeródromo militar de Antofagasta, donde habría de pernoctar. Allí fueron cordialmente recibidos por la oficialidad, la que al enterarse por Guillaumet del itinerario y final del vuelo, se resistía a creer en tal barbaridad, declarando que, para ellos, era sencillamente una locura. Guillaumet les pidió entonces que hiciesen todo lo posilbe para disuadir al Presidente de la aventura, y, en efecto, habían conseguido ya impresionarlo fuertemente, cuando una dolorosa noticia, que llegaba en aquellos instantes, lo decidió a renunciar definitivamente a la expedición y regresar enseguida a Santiago. Esta noticia, que lo conmovió profundamente, era que su gran amigo el Conde de La Vaulx, Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional, acababa de hallar una muerte horrible, al chocar el avión en que viajaba con los cables de una línea de alta tensión en el curso de un vuelo entre Montreal y Nueva York, donde se le preparaba un homenaje. Esto sucedió el 18 de abril de 1930. Al día siguiente, con gran alivio por nuestra parte, veíamos descender en "Los Cerrillos" al Laté-26, con el Presidente visiblemente decepcionado por el fracaso de su expedición.

* * *

En mayo del 30 le llegaron de París noticias inquietantes que le decidieron a emprender precipitadamente el viaje de regreso.

Sus colaboradores más cercanos estábamos convencidos de que el Presidente se había lanzado en la aviación más que con un fin utilitario por el prestigio y la satisfacción de llevar a cabo una obra patriótica de gran trascendencia para su país y para Sudamérica. Así, muchas veces le oímos decir: "Je veux que la liaison aérienne entre la France et l'Amerique du Sud

soit le couronnement de ma carrière." Pero, en París, sus adversarios, los fabricantes de aviones, los Directores de otras líneas, que se consideraban desplazados o tratados por el Estado menos liberalmente que la Aeropostale, le movían una feroz campaña tendiente a que no se le renovase la concesión. De suceder esto, se provocaría la liquidación de la empresa, con lo que sus enemigos podrían obtener para sí la explotación de las líneas.

Bouilloux-Lafont no era hombre que se dejara amilanar. Aceptó la batalla, que fué dura y prolongada, y en la que se mezclaron las pasiones políticas con violencia poco común. A su lado luchaba Mermoz, el extraordinario piloto, alma de la línea, que sabía cuánto debía la empresa a su Presidente y a quien éste admiraba y quería como a un hijo.

Consumóse por fin el despojo, y ello, precisamente, cuando lo principal de la obra estaba ya terminado: organización completa de la infraestructura, unión enteramente aérea entre Toulouse, escalas y Santiago de Chile, servicios periódicos cumplidos con la mayor regularidad.

Desaparecía así la Aeropostale, compañía ejemplar, cuya única culpa fué la de haberse jugado demasiado a fondo en su anhelo de crear rápidamente, sin medir los esfuerzos ni regatear los medios, una obra extraordinaria, confiada en las promesas de los hombres de gobierno que entonces regían los destinos de la aeronáutica de su país.

En esta ocasión los compatriotas del Sr. Bouilloux-Lafont procedieron hacia él y su empresa con manifiesta ingratitud y consumaron la mayor de las injusticias, como el tiempo se encargará de probarlo.

* * *

Alejado en esta forma de la aviación francesa, no por eso el Presidente dejó de preocuparse por la Aeroposta a la que desde lejos siguió con todo cariño e interés, conservando la presidencia hasta 1936.

Entretanto había vuelto a instalarse en Río de Janeiro, donde a fuerza de energía y merced a su espíritu de empresa consiguió reorganizar algunas de sus antiguas Sociedades; y esto a pesar de su edad y de una grave afección a los ojos que casi le privaba completamente de la vista; y a pesar también —y esto era lo que más le dolía— de la hostil ingratitud de sus más próximos colaboradores de antaño.

Guardo de esa época algunas cartas verdaderamente conmovedoras. Con la edad y los sinsabores, el hombre a quien todo había sonreído,el continuo triunfador en tantos años de lucha, al pasar por las duras pruebas de su batalla por la Aeropostale, habíase como humanizado, y abandonando aquella su característica adustez, que tanto atemorizaba a sus colaboradores, dejaba ahora aflorar el fondo bondadoso de su verdadera personalidad.

En una de dichas cartas, a raíz de su regreso a Río, expresaba así su desilusión: "Aquí me he encontrado con mis antiguos colaboradores muy bien instalados a la mesa que yo les preparé. Al verme extendieron los codos para que no hubiese más sitio. Sin embargo, yo no exigía de ninguno de ellos que me cediera su lugar; sólo pedía que me hiciesen un pequeño hueco."

No le hicieron el hueco que modestamente solicitaba, pero, así y todo, consiguió salir adelante y terminar sus últimos años en situación relativamente holgada.

Y para terminar estos recuerdos, para mí no exentos de melancolía y gratitud, citaré otro pasaje de una carta que me escribió en ocasión de la venta de la Aeroposta al grupo argentino: "Su carta me ha llenado de estupor. ¿Cómo es posible que los accionistas hayan decidido tan inconscientemente deshacerse de una empresa del porvenir de la Aeroposta? Precisamente, yo tenía un proyecto de líneas internacionales a Europa y Norteamérica basado en ella. ¡Y todo se derrumba! Es un gran dolor para mí."

Bouilloux - Lafont no se daba cuenta de que los tiempos habían cambiado y que, en materia de aviación, la iniciativa privada ya no desempeñaba el papel preponderante de las primeras épocas.

De todos modos, esas expresiones demuestran hasta qué punto la suerte de la Aeroposta fué, hasta el último momento, motivo de preocupación y desvelos para su fundador y primer Presidente.

En el aeródromo de Río Gallegos a la llegada del presidente de la Aeroposta en viaje inaugural de la línea.

El jefe de la línea, comandante-piloto Leonardo Selvetti, el comandante-piloto Juan Arfinetti y el agente local, Sr. Jorge Behoteguy, durante el acto de homenaje tributado, en el aeródromo de Comodoro Rivadavia, a la memoria de los pilotos Próspero Palazzo y César Brugo (23 de junio de 1937).

PORCELANA AMERICANA

SOCIEDAD ANÓNIMA

Fabricación de vajilla tipo hotel

♣

San Julián y Andes
LOMAS DE ZAMORA F. C. N. G. R.

SOMBREROS

FLEXIL

DE LUXE

AHORA...
MEJOR QUE NUNCA

LAGOMARSINO SAIC.

INDUSTRIAL Y COMERCIAL

JUNÍN 651 BUENOS AIRES

Los primeros pilotos de la Aeroposta

Por Luzaide

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

—Para el número especial, obténgame usted de los primeros pilotos de Aeroposta, algún relato, alguna anécdota relacionada con su actuación en la empresa —habíame ordenado el Director.

Pero, a veinte años de distancia, ¿cómo dar con los interesados? Opté por lo que consideré más fácil. Sabía que el antiguo gerente de Aeroposta lo era actualmente de otra sociedad de aviación. Nadie mejor que él para orientarme. Aproveché de paso para formularle algunas preguntas:

—Usted, señor Aguiar, que conoció a los primeros pilotos de la Aeroposta, ¿quiere decirnos algo de ellos?

—Conocí efectivamente a franceses y criollos. No hay que olvidar que los pilotos de la primera hora eran franceses.

—¡Ah!, sí, Mermoz...

—Jean Mermoz, la figura más destacada de aquel brillante grupo de navegantes, hizo algunos vuelos por las líneas de la Aeroposta, pero no al servicio de ésta. Los pilotos franceses a que me refiero son: en primer lugar Vachet, organizador de las líneas, St. Exupery, que fué jefe de tráfico, su segundo Bernardo Artigau, y Raul Mac Leod; y a los que actuaron durante algún tiempo en la línea del Paraguay y en la de Mar del Plata: Guillaumet, Reine y Etienne. En realidad, muy pronto fueron sustituídos por los argentinos, Ficarelli, Palazzo, Irigoyen, Gross, Luro Cambaceres, Selvetti, Pedro Artigau, José Gatti; a los que más tarde se unieron: Mignone, Arfinetti, Castro, Masson y Norberto Fernández.

—¿Qué diferencia profesional existía entre criollos y extranjeros?

—Los franceses disponían ya en aquella época de la radio y de instrumentos de navegación que no existían entonces en la Aeroposta. Por eso, al implantar ésta sus líneas tuvo que volar como en las primeras épocas, y en esa forma los pilotos extranjeros entrenaron a los nuestros. Los criollos asimilaron rápidamente la enseñanza y muy pronto los reemplazaron. Se impusieron también de aquella famosa "mística del correo" que fué la gran fuerza espiritual que impulsó a la incipiente aviación comercial de la postguerra anterior.

—¿Y en qué consistía exactamente esa mística?

—Los primeros pilotos de líneas se reclutaron entre los aviadores que acababan de luchar en los campos de batalla. Eran jóvenes audaces, disciplinados, con un alto sentido de la responsabilidad. Había que darles otro objetivo que no fuese el puramente utilitario. El primer transporte fué el de la correspondencia. Se lo elevó, pues, a la categoría de símbolo. "La correspondencia es sagrada, debe llegar a destino cueste lo que cueste. A este fin hay que sacrificarlo todo, incluso la vida, si fuese preciso."

Esta consigna de hierro la cumplieron los pilotos de línea, muchos de ellos hasta la inmolación.

—¿Y persiste aún hoy?

—Los pilotos actuales son tan buenos como los antiguos, pero tienen además conocimientos científicos de que los antiguos carecían, y que les son exigidos por la complejidad del moderno material de vuelo y los nuevos métodos que imperan en la navegación aérea. La "mística del correo" se ha diluído así dentro del concepto general de la responsabilidad. La correspondencia es ahora una carga que no merece ni más ni menos consideración que las demás; dejó de ser un fetiche. Perdió este carácter cuando se confió al avión un transporte más preciado, como es el de la vida humana. La utilización del avión por los pasajeros obligó a las empresas a colocar en primer término el factor seguridad. Las compañías de seguros contribuyeron también a ello al incluir en sus pólizas cláusulas que cubrían los riesgos solamente cuando los vuelos se realizaban de día y en determinadas condiciones climáticas.

—¿Habrá sido así cómo la Aeroposta consiguió desarrollar sus servicios durante veinte años sin sufrir ningún accidente?

—La Aeroposta se ha enorgullecido siempre de que en sus líneas no ha habido un solo accidente de

Pedro Ficarelli.

Próspero Palazzo.

pasajeros; pero no le fué posible eludir completamente la fatalidad y a ella rindieron tributo dos de sus más destacados pilotos: el rosarino Pedro Ficarelli y el tucumano Próspero Palazzo; y con éste, César Brugo, que apenas iniciaba su carrera en la empresa y había demostrado ya excelentes cualidades de piloto.

Ambos accidentes acaecieron en tiempos de los Latés y a causa principalmente de la falta de protección adecuada de los vuelos.

Los fundadores de la Aeroposta habían proyectado esa protección, varias escalas poseían ya estaciones de radio y los Laté-28 estaban también en condiciones de llevarla a bordo, pero la escasez de recursos impidió a la empresa cumplir sus planes. Esa labor la llevó a cabo el grupo encabezado por el doctor Ernesto Pueyrredón al adquirir el control de la compañía en 1936; a partir de ese año, merced a la nueva organización, no hubo más ningún accidente fatal en la compañía.

—¿De manera que de 1929 a 1936 se voló peligrosamente?

—Hasta cierto punto solamente; y la prueba es que a pesar de la falta de protección adecuada, no se produjo accidente alguno de pasajeros durante ese período. Lo que pasaba era que se volaba en condiciones distintas. El material de vuelo era ya seguro, pero para suplir la falta de instrumental moderno se requerían del piloto cualidades personales que hoy no son indispensables. Los aviadores actuales vuelan con máquinas muy perfeccionadas, están en comunicación permanente con las estaciones de tierra y disponen a bordo de un instrumental de navegación completo. Pero los primitivos pilotos, enteramente aislados en el espacio, librados a sus propios recursos y a merced de unos pocos instrumentos indicadores, debían contar principalmente con su pericia y su instinto para sortear las dificultades que les presentaban aquellas extensas regiones, despobladas y sin más indicaciones o señales que las constituídas por los accidentes físicos de las zonas sobrevoladas.

Por eso, cada uno de ellos poseía un mapa en el que había ido anotando los puntos por él elegidos y que formaban así, para su uso personal, todo un sistema rudimentario de amojonamiento. Todo iba bien mientras esos puntos eran visibles desde el avión; pero si desaparecían de pronto envueltos en la niebla o en la tempestad, la situación se tornaba angustiosa y era entonces cuando el piloto tenía que poner en juego todos sus recursos de baquiano del aire.

—Quiere decir que esos hombres, que se han visto en tantos lances emocionantes, deben tener muchas cosas que contar. ¿Cómo conseguiría yo entrevistarme con algunos de ellos?

—Va a ser un poco difícil, porque todos ellos, o han dejado la aviación para dedicarse a otras actividades, u ocupan puestos en puntos alejados de la Capital. Quizá podría usted encontrarse con Gross, Pedro Artigau, Luro Cambaceres o Irigoyen cuyas direcciones son estas. Pero le prevengo que, en general, son poco dados a contar sus aventuras. Las proezas de su vida aeronáutica las consideran como algo íntimo, algo que sólo a cada uno interesa, y si por acaso

César Brugo.

les toca referirse a ellas en público, tratan siempre de restarles importancia.

—Entendido, de todos modos ensayaré. Muy agradecido, señor Aguiar, por la gentileza con que ha atendido mis preguntas.

—De nada. ¡Bùena suerte!

Y la he tenido, pues estoy ya, pluma en ristre, ante Irigoyen.

CON DOMINGO IRIGOYEN

—Amigo Irigoyen, desearíamos que nos contase usted, para el número extraordinario de ARGENTINA AUSTRAL, alguna anécdota de su actuación como piloto de la línea de la Patagonia.

Bazar

Dos Mundos

25

SUCURSALES

★

Casas Centrales:

CALLAO esq. SARMIENTO

FLORIDA esq. Bartolomé Mitre

★

J. ROGER BALET

—Vea, la Patagonia es la región más hermosa, más estupenda de la República.

—Sí, así debe ser. Los que la conocen bien no hablan de otra manera. ¿De modo que usted fué uno de los primeros pilotos de la línea?

—La Patagonia, mi amigo, es linda en todo tiempo: en verano nunca hace mucho calor y en invierno ¡qué cosa magnífica la nieve!

Domingo Irigoyen.

—Eso, eso, en invierno debía ser emocionante contemplar aquellas vastas soledades nevadas desde su puesto de comando en el Laté. Cuente, cuente alguna impresión de viaje.

—Le aseguro a usted que me siento feliz en mi estancia, con mi gente, mis ovejas y mis perros. Tengo uno, un "collie", que es formidable. No lo vendería por todo el oro del mundo. Figúrese que...

—Sí, me imagino, esos animales suelen ser muy inteligentes y muy útiles. Pero, volviendo a nuestro asunto, tengo entendido que usted, una vez, quedó como inmovilizado por el viento durante varias horas, a mil metros de altura y a la vista del aeródromo de Comodoro, sin poder descender.

—Algo de eso hubo, en efecto; pero, como le iba diciendo, este animal extraordinario se lo compré a un peón chileno que lo había criado y amaestrado con todo cariño y ni hablar quería de cederlo. Pero insistí tanto que acabó vendiéndomelo; a buen precio, desde luego. Hace ya dos años de esto y desde entonces no me he separado de mi "collie". Lo he traído conmigo a Buenos Aires. El pobre no puede ya de nostalgia. Felizmente dentro de unos días volvemos allí y de antemano me imagino la alegría del bicho al verse de nuevo en sus pagos y en su tarea.

—Comprendo, ¿y si ahora nos contase usted algo de la línea o de...

—Vea, compañero, todo eso es ya el pasado, un lejano pasado. Actué en la Aeroposta de 1929 a 1945 piloteando Latés 25 y 28, y más tarde trimotores Junkers. Cumplí lo mejor que pude. Ahora soy estanciero patagónico. Me siento feliz allá, con mi esposa que es tan entusiasta como yo de aquellos pagos y de la clase de vida que llevamos. Tengo grandes proyectos y en estos días estamos preparando nuestro retorno.

—¿De manera que nos deja usted sin anécdota?

—A mi regreso, dentro de unos meses, venga a verme y le contaré varias, interesantísimas, de este perro ovejero que, como le digo, es el más extraordinario de toda la Patagonia.

Y dándonos un fuerte apretón de mano se alejó rápidamente, alegre y optimista.

CON RICARDO GROSS

—No se me escape, Gross, que quiero hacerle una "interview" y espero que no me sucederá lo que con Irigoyen.

—¿Qué le ha pasado con Domingo?

—Pues que he querido hacerle contar algo de su vida de piloto patagónico y sólo me ha hablado de su estancia y sobre todo de un perro ovejero que, según él, es un fenómeno.

—Pierda cuidado, yo no tengo ni estancia ni perros ovejeros y me gusta recordar aquellos tiempos

tan duros y a la vez tan llenos de satisfacciones.

—¡Ah!, muy bien. Entonces, dígame primero cuándo inició su carrera en la Aeroposta y durante cuántos años actuó en ella. Después me contará usted algunas anécdotas de su vida de aviador.

—Ingresé en la empresa en julio de 1929, y en el mes siguiente efec-

Ricardo Gross.

tuaba mi primer viaje en la línea del Paraguay piloteando un Laté-25. Por cierto que, sin radio a bordo y disponiendo sólo de un instrumental de vuelo muy reducido, en ese mi "debut" sobrepasé Asunción y tuve que desandar camino hasta descender sin otra novedad en esa terminal. Fué el precio de mi aprendizaje. Nunca más me sucedió otro tanto.

Al poco tiempo fuí destinado a la línea de la Patagonia donde actué hasta octubre del 46, esto es, durante más de 17 años.

—¿De manera que usted también manejó los primeros monomotores y piloteó después los trimotores Junkers?

—Así es, y puedo decirle que gracias a mi conocimiento del alemán fuí uno de los que más rápidamente asimilaron las lecciones de vuelo a instrumental del profesor Capitán Roland, que se pusieron en práctica en la empresa con la incorporación de los para entonces modernos trimotores J-52.

—¿Qué recuerdos guarda usted de los diferentes tipos de máquina?

—De los Laté-25, cuya cabina de pilotaje estaba expuesta a todos los vientos, un reuma crónico en la espalda; y una sensación de angustia cada vez que recuerdo ciertos viajes con cerrazón de nubes, lluvia y nieve. De los Junkers, la formidable mejora que representó su adopción, en seguridad, comodidad y rapidez.

—Vamos, en conjunto, guarda usted un buen recuerdo de su vida por la Patagonia.

—Guardo un recuerdo inmejorable de aquellas tierras y de sus habitantes. Con decirle a usted que allí constituí mi hogar, que mi esposa es comodoreña... Además, yo no me he limitado a mi obligación de sobrevolar veces y veces toda la costa hasta Río Grande. Por placer, por amor a aquellas vastas lejanías, durante muchos años he pasado mis vacaciones, primero de soltero y más tarde con mi esposa y mis hijos, en las tierras del interior hasta la cordillera. Un auto con todos los enseres para acampar, un rifle para la caza y una buena máquina fotográfica, y allá nos lanzábamos con entusiasmo de verdaderos exploradores, de exploradores pacíficos de pacíficas regiones ¡y tan atrayentes!

—Veo que usted también es un enamorado de la Patagonia.

—¡Y cómo no serlo! ¿Sabe usted lo que significa después de una larga etapa acampar a la tardecita a la vera de un riachuelo, ar-

El gerente ejecutivo de la Aeroposta Argentina Sr. Dirk Wessels Van Leyden (x), con parte del personal aeronavegante en servicio al tiempo del traspaso de las líneas al Estado (marzo 1949).

mar la carpa, encender un buen fuego, preparar el asado; y después, en aquella inmensa soledad, donde todo es tan puro y tan sugerente, acostarse y soñar cara a las estrellas, lejos de todas las miserias de la supercivilización? ¿Y a la mañanita, cuando empieza a clarear, mientras el horizonte se va ensanchando y los cerros toman contorno, saborear unos mates y antes de ponerse nuevamente en marcha, pegar una zambullida en aquellas aguas claras y frescas?

—¡Caray!, Gross, se nos está usted volviendo poeta.

—A la fuerza. Pero no crea por eso que desdeño las realidades. ¿Ha encontrado usted alguna vez en medio de la pampa un nido con huevos de avestruz? ¿No? Pues le aseguro que vale la pena. No hay nada mejor que una tortilla de huevos de avestruz.

—Hombre, yo no la he probado nunca ni me tienta. No creo que me gustara.

—Igual que a muchos. El gerente de la Aeroposta decía lo mismo; es más, juraba que ni aun muerto de hambre podría vencer la repugnancia. Pero héte aquí que me dió la satisfacción de asistir a mi boda, en Comodoro. Como postre hubo una magnífica "omelette au caramel". Así rezaba el menú, y el señor Gerente, con toda inocencia, se sirvió la primera tanda. "Esta tortilla está exquisita", dijo. Y repitió el plato. Enseguida, empuñé un monumental plumero que tenía preparado de antemano y me puse a dar unos saltos de danza india, esgrimiéndolo preferentemente sobre la cabeza de nuestro jefe. Éste comprendió. "¿La tortilla?... ¿Avestruz?... Pues no me retracto: ¡estaba estupenda!"

—Sí, es posible que a mí me sucediera lo mismo. Pero, amigo Gross, nos hemos alejado un tanto de nuestro tema. Cuénteme ahora, para terminar, alguna proeza de su vida de aviador.

—¿No se lo he referido ya todo? De mi vida de piloto no tengo más que decir. Ahora, de mis expediciones patagónicas, puedo todavía contarle muchas cosas.

—Nada, que al final hace usted como Irigoyen: nos deja sin anécdota. Se lo perdono, pero le prevengo que en el próximo aniversario, no le han de valer a usted sus cuentos de avestruces.

Desistí de nuevos ensayos.

Tenía razón el Sr. Aguiar: estos hombres que tanto han hecho por la aviación argentina, tienen pudor en hablar de todo aquello que pudiera presentarlos en postura de héroes.

El Ministerio de Agricultura de la Nación por intermedio de la Dirección General de Ganadería ha confirmado por segunda vez que

LA SARNA OVINA SE CURA CON UN SOLO BAÑO

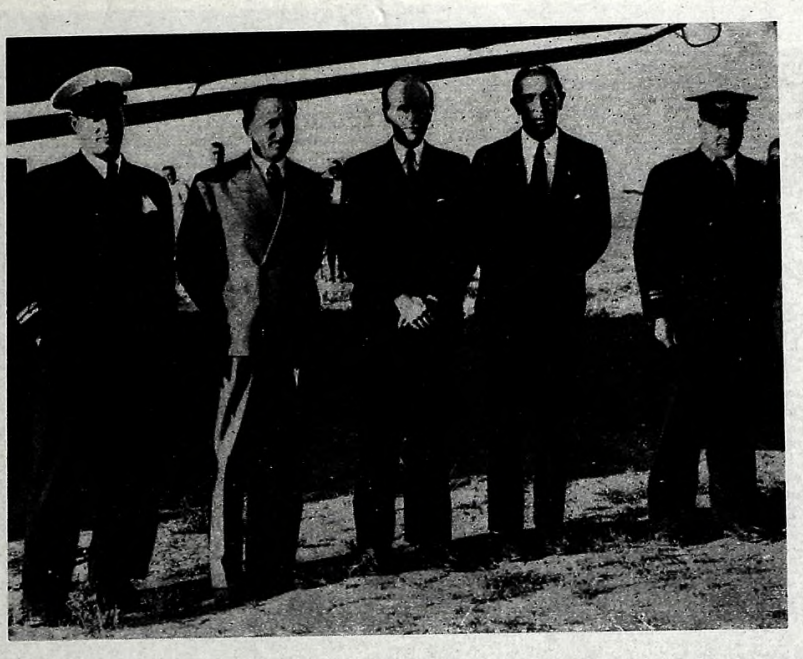
DE

FLUIDO FARMACO

Lo que significa una economía mayor del 50 %

Imformes: "LA FARMACO ARGENTINA" S. A.

ACOYTE 136 **Buenos Aires**



El Director general de Aeronáutica Civil, mayor Ing. Francisco de Arteaga, acompañado por el Director-delegado de la Aeroposta, Dr. Ernesto Pueyrredón, el gerente, Sr. Celso Aguiar Conde, y los pilotos Sres. Ricardo Gross y Domingo Irigoyen. En el aeródromo de Bahía Blanca durante un viaje de inspección por toda la línea (febrero 1940).

ESTABLECIMIENTO FIDEERO

BRESSAN

MARCA REGISTRADA

☆

850 - GURRUCHAGA - 900

T. E. 55, ANDES 1111

Vista desde un avión del aeródromo de la Aeroposta en Río Grande, con los edificios del Frigorífico junto al muelle de carga.

Pintura 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

El piloto Norberto L. Fernández, en el tiempo de su actuación en la Aeroposta, comandando el avión "Tierra del Fuego".

EL GRAN APERITIVO

Hesperidina

CIEN POR CIENTO
ARGENTINA

Antoine de Saint-Exupery

Datos biográficos - Su actuación en la Aeroposta

Por A. Gaindola

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Después de Mermoz, Saint-Exupery fué la figura más descollante de aquel notable grupo de pilotos de línea que nos trajo la "Compagnie Générale Aeropostale". No porque sus aptitudes profesionales superasen las de sus demás compañeros (en punto a esto Guillaumet era considerado el mejor de todos, incluso Mermoz), sino porque a sus méritos de experto aviador unía cualidades excepcionales, poco comunes en el medio en que actuaba.

Descendía de una familia de antigua nobleza (tenía título de Conde, pero nunca lo usó) y había recibido una instrucción esmerada, acentuadamente humanista que, unida a sus dotes naturales de escritor, habríanle llevado seguramente al exclusivo ejercicio de las letras, de no mediar en él, al mismo tiempo, una exaltada pasión por el vuelo mecánico.

Cubana Brandy
SELLO VERDE

Para los paladares expertos, una bebida de gran añejamiento, rico bouquet y suave finura.

No es whisky, pero se le acerca bastante y cuesta mucho menos.

GUILLERMO PADILLA LDA. S.A.

No es de lamentar esta dualidad vocacional pues con ella su obra ganó en intensidad y dramatismo, ya que la una fué trasunto de la otra, y la vida de Saint-Exupery está toda ella hecha de golpes de audacia, de serena resolución, alto concepto del deber, comprensión y respeto por la personalidad humana. Las vicisitudes de su agitada existencia, su doctrina filosófica, están consignadas en hermosas páginas donde la belleza de la forma se auna con la profundidad y elevación de los conceptos.

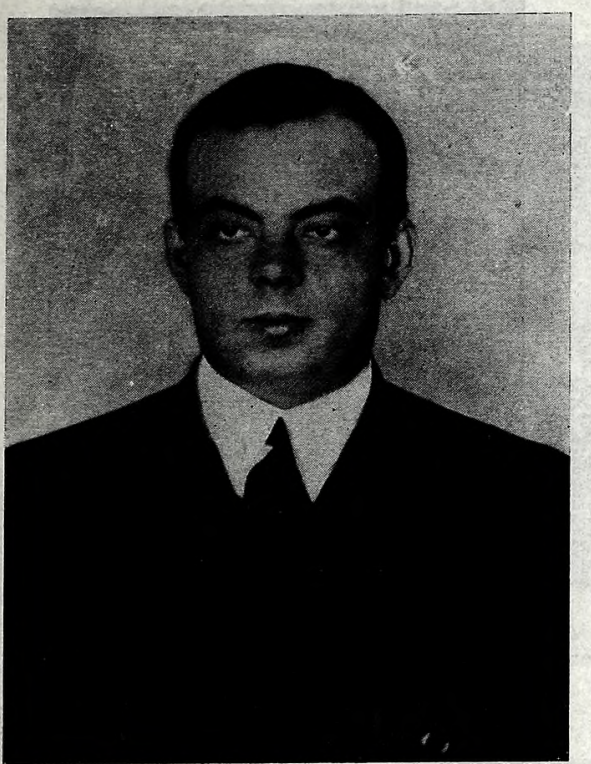
Así salieron de su pluma obras tan excelentes como "Courrier Sud", "Vol de nuit" (éste, como es sabido, dedicado a la línea de la Patagonia), "Terre des hommes", "Pilote de guerre", "Lettres a un Otage", y numerosas crónicas y ensayos. Dejó inconcluso su último libro: "Citadelle", que a juicio de quienes conocen las páginas existentes, habría sido digno de sus antecesores.

Pero, retrocedamos a 1926, año en que Saint-Exupery, cumplidos sus deberes militares en el cuerpo de aviación, obtuvo su primer puesto de piloto de línea. Fué en la "Latecoere", al servicio de la línea Toulouse-Casablanca-Dakar, en la que actuó sólo unos meses, los suficientes para evidenciar sus múltiples cualidades.

Éstas le valieron su designación para un cargo al que circunstancias accidentales concedían importancia particular: el de jefe de la aeroplaza de Cabo Jubuy, fuerte español enclavado en el territorio de Río de Oro.

Allí fué donde se le presentó la ocasión de poner en juego todas sus dotes de hombre de acción y de sagaz diplomático, tanto en sus relaciones con la oficialidad española del fuerte como ante los jefes de las numerosas tribus, la mayoría de ellas hostiles, que acampan a proximidad de la fortaleza, a cuyo amparo está el aeródromo.

Fueron dos años de constante lucha durante los cuales, al cumplimiento de sus funciones habituales, ya de por sí arduas y llenas de dificultades, tuvo que añadir otras, cargadas de riesgos, en defensa de sus compañeros los pilotos de la línea, que más de una vez cayeron prisioneros de los moros, y algunos hasta fueron por éstos sacrificados. En el curso de las expediciones de rescate, acompañado de unos pocos hombres, a menudo tuvo Saint-Exupery que luchar fusil en mano en las arenas del desierto, con las belicosas tribus, siempre superiores en número y que defendían ferozmente sus presas en la esperanza de obtener por ellas



El aviador y escritor Antoine de Saint-Exupery.

elevados rescates. Unas veces por la violencia, recurriendo otras a sus dotes de hábil negociador, Saint-Exupery salió siempre airoso de tan peligrosas y delicadas empresas; y aun tuvo tiempo, entre dos expediciones, de escribir su libro "Correo Sur" que es como una síntesis de aquellos dramáticos acontecimientos.

Sus hazañas le hicieron rápidamente popular en toda la costa africana y en su propio país, y sin embargo él no se sentía feliz. Amaba aquella vida azarosa, tenía conciencia de que cumplía una misión trascendental; pero actuaba en tierra y su pasión era volar, abrir nuevas rutas, llevar la aviación a los lugares más apartados para sentir la emoción del riesgo y la satisfacción de triunfar luchando por un noble ideal.

Sus amigos más íntimos: Guillaumet, Mermoz, Reine, desde esta parte del continente le incitaban a juntarse a ellos, describiéndole con gran entusiasmo sus magníficos vuelos a través de pampas y cordilleras. ¡Ésta era la vida que él ansiaba para sí! Solicitó su traslado y tanto empeño puso en conseguirlo que, por fin, en Octubre del 29, desembarcaba en esta Capital para asumir el cargo de jefe de tráfico de la Aeroposta Argentina.

Y son otros dos años de intensa actividad, esta vez enteramente pacífica, en las líneas del Paraguay y de la Patagonia, dos años los mejores de su vida según propia declaración. No descuida tampoco la faz espiritual. Instalado en su departamento del pasaje Güemes, rodeado de libros, ordena y pule las cuartillas que ha ido redactando al azar de sus posadas en las escalas de la línea, y que más tarde constituirán su novela "Vuelo Nocturno".

Cumple entretanto una intensa labor aeronáutica, y aunque su condición de jefe no le brinda las oportunidades de volar que tienen sus pilotos, aprovecha todas las ocasiones para recorrer las líneas en viajes de inspección. Dirige y aconseja a sus compañeros criollos que ven en él más un amigo que un jefe; y a todo lo largo de la costa Sur, su atlética figura, alta y algo encorvada, se hacen pronto familiar. Sus pobladores ven llegar con simpatía, a breves intervalos, a este hombre cordial, de fino trato, discreto y ensimismado que de tanto en tanto extrae de sus bolsillos hojas de papel que va llenando de notas y apuntes. No sospechan que esas anotaciones formarán más tarde hermosas páginas literarias.

En Marzo del 30, toma parte, como piloto del avión presidencial, en la inauguración por el presidente de la Aeroposta, del nuevo tramo Comodoro Rivadavia-Río Gallegos. Sigue en funciones, continuando su obra proficua, durante un año más, esto es hasta Marzo de 1931. En esta fecha, la crisis de la empresa francesa, de la que en parte depende la Aeroposta, lo hace volver a París, y al pasar finalmente las líneas de la Aeropostale a una nueva compañía, Saint-Exupery se ve obligado a renunciar su cargo en ésta, quedándose definitivamente en Francia.

Desde ese momento y durante cinco años se consagra exclusivamente a la literatura, pero con el pensamiento siempre fijo en la aviación, a la espera del día en que pueda retornar a ella. De esa época es la carta que dirigió a su amigo y colaborador en la Aeroposta, Rufino Luro Cambaceres (que éste reproduce en su libro "Rumbo 180°"), y de la que extraemos estos párrafos en los que rememora con melancolía su vida entre nosotros: "Mi partida de su país y de la Aeroposta Argentina, ha sido para mí más dura y me ha apenado mucho más de lo que Vd. podría imaginar. No hay en mi vida período alguno que prefiera al que he vivido entre Vds. No hay camaradería que me haya parecido más sana que la de Vds. En la Aeroposta, aunque sufríamos fuertes pérdidas de intereses particulares, vivíamos en paz. No sé si he contribuído en algo a que ignoráramos los pequeños dramas humanos y no nos perdiéramos en discusiones estériles o si ello se ha debido sólo, a vuestra salud moral y a vuestra pureza de corazón; pero sé perfectamente, que he creído con todas mis fuerzas en Vd. y que Vd. nunca me ha decepcionado. ¡Cuántos y cuántos recuerdos del trabajo común! Los viajes al Sud, la construcción de la línea,

los vientos de Comodoro, las fatigas, las inquietudes y las alegrías que he compartido con Vd. Me encontraba en la Argentina, como en mi propio país. Me sentía un poco vuestro hermano y pensaba vivir largo tiempo en medio de vuestra juventud tan generosa.''

En 1935 se le presenta otra oportunidad de satisfacer su persistente pasión por el vuelo. Ofrecíase un premio de 150.000 francos para quien batiese el ''record'' París-Saigón que pertenecía al piloto André Japuy por su vuelo uniendo las dos ciudades en 87 horas. Saint-Exupery se apresta para tentar la hazaña en compañía de su mecánico Prevost. Inicia el vuelo en la mañana del 27 de Diciembre. El trayecto hasta Túnez lo realiza sin inconvenientes. Pero entre esa población y El Cairo, mientras vuela de noche, una noche en que la obscuridad es completa, cree, de acuerdo al horario, encontrarse cerca del punto de destino y al descender con precaución para cerciorarse, choca inesperadamente con el suelo. Saint-Exupery y su acompañante se salvan de milagro al conseguir desprenderse sin perder tiempo de la máquina destruída, la que, instantes después, arde como una antorcha.

Al amanecer, comprueban con desaliento que se hallan en medio de un desierto pedregoso que se extiende por todo el horizonte sin el menor rastro de civilización. Están sin víveres, no les queda otro objeto que una brújula, y no saben qué rumbo tomar. Tres días pasan en marchas y contramarchas, bajo un sol abrasador. Al atardecer del último día, cuando perdida ya toda esperanza, agobiados por la sed y sin fuerzas para seguir caminando, se hallan a punto de entregarse a su fatal destino, surge milagrosamente un grupo de beduinos que al verlos en tan lamentable estado, acude presuroso a socorrerlos y después de reconfortarlos saciando su sed, los lleva a lomo de camello hasta El Cairo, donde a fuerza de cuidados se reponen de los efectos de su terrible odisea.

Después de este fracaso, nuevo alejamiento de la aviación. Estamos en 1936, y en España arde la guerra civil. Los diarios parisienses ''L'Intransigeant'' y ''Paris-soir'' nombran a Saint-Exupery corresponsal en el frente de Madrid y más tarde en el de Cataluña, desde donde les envía relatos e impresiones de alto valor narrativo y literario. Terminada su misión, regresa a París y se dedica de nuevo a las letras dando a luz su novela ''Terre des hommes'' que, como la precedente, obtiene un éxito extraordinario y le vale un nuevo premio, el ''Grand prix du roman, de l'Academie Française''.

1939. Estalla la guerra europea. Saint-Exupery se incorpora a su escuadrilla con el grado de capitán. Hace toda la campaña hasta el armisticio, tomando parte con gran valentía y abnegación en sangrientos combates de los que sale milagrosamente ileso. Ante la ocupación alemana, Saint-Exupery resuelve exilarse a Nueva York. Allí da conferencias, escribe artículos y publica otra novela sensacional, ''Lettres a un otage'' (Cartas a un rehén). Realiza toda esta labor patriótica con la vista siempre fija en los acontecimientos, acechando el momento en que podrá retornar al combate.

Por fin la tan ansiada oportunidad se le presenta en 1943. En Mayo de ese año llega al norte del África en un avión militar norteamericano, para incorporarse a una escuadrilla de reconocimientos fotográficos que opera sobre territorios ocupados por el enemigo. Una vez más, Saint-Exupery, tripulando ahora un velocísimo ''Lighting'', cumple numerosas misiones con la misma audacia y conciencia del deber que siempre puso en todas sus empresas.

Durante más de un año toma parte en esas arriesgadas expediciones hasta que el 31 de Julio del 44, día aciago, sale con su escuadrilla para cumplir la que, para él, iba a resultar la última.

La misión consistía en reunir información fotográfica de la región de Annecy, en el interior de Francia. La salida se efectúa desde la base de Borgo, en Córcega. Al mediodía han regresado ya sus demás compañeros de expedición. Se sabe que la máquina de Saint-Exupery dispone de nafta para dos horas más. Pasa ese tiempo y el avión no aparece ni se tiene noticias de él. A partir de ese momento se le considera perdido. Dada la enorme popularidad de Saint-Exupery, tanto en un lado como en otro del Atlántico, la conmoción que produce la noticia de su desaparición es intensa. Se le busca afanosamente, pero sin ningún resultado.

Pasan cuatro años durante los cuales se compulsaron los archivos alemanes sin encontrar el menor rastro.

De pronto, en el curso de 1948, los diarios franceses publican una noticia sensacional: un antiguo oficial de la aviación alemana, ha descubierto un informe del Estado Mayor en el que se refiere que el 31 de Julio de 1944, a las trece horas y a pocas millas de la costa de Córcega, una patrulla de Focke-Wulfe derribó, ametrallándolo, a un avión francés que cayó al mar y se hundió en pocos segundos. Indagaciones posteriores confirmaron esos datos, y así, el gobierno francés obtuvo la certidumbre de que dicho avión era el de Saint-Exupery, quien cumplida su misión, se aprestaba a descender en su base de Borgo.

En esta forma dramática y en plena acción, como él lo había deseado siempre, desaparecía, a los 44 años, un piloto de méritos excepcionales y, a juicio de sus compatriotas, el escritor y pensador más original y de más vigorosa personalidad de su generación.

El "Patagonia, uno de los Junkers 52 de la flota 1937-1947, cargando para emprender su vuelo nocturno.

NI DULCE
NI SECA

Sencillamente... riquísima

SIDRA

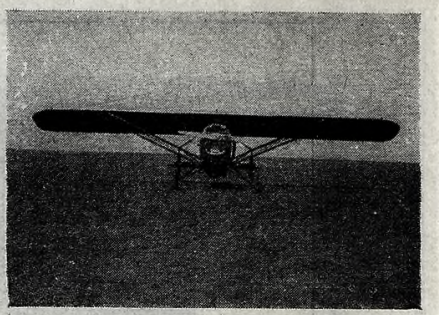
PELAYO

NECTAR DE SIDRAS

DISTRIBUIDORES
CASIMIRO POLLEDO S. A.
ALSINA 2934 - BUENOS AIRES

PUBLICIDAD STOP

AUTORIDADES DE LA AEROPOSTA
DESDE SU FUNDACION HASTA SU INCORPORACION AL MINISTERIO DE TRANSPORTES



Laté - 25 (1929).

1ª época: 1927-1936

Presidente	Sr. Marcel Bouilloux Lafont
Vicepresidente ...	Dr. José A. Frías
„ ...	Sr. Agustín Melián
„ ...	Sr. P. Colin-Jeannel
Director gerente ..	Sr. Vicente Almandos Almonacid
„ „ ..	Sr. Emmanuel de Sieyes
„ „ ..	Sr. Celso Aguiar Conde
Director	Sr. Alejandro Menéndez Behety
„	Sr. Guillermo Padilla
„	Sr. Gastón Fourvel Rigolleau
„	Sr. Alberto A. Dodero
„	Sr. Luis Nicol
„	Sr. Raúl A. Raggio
„	Sr. Eustaquio Pravaz
„	Sr. Enrique Patrón Costas
Síndico	Dr. José S. Oderigo
„	Dr. Manuel Portela Ramírez
„	Sr. José María Graziadio
„	Sr. Eduardo Abel Laborde
„	Sr. Andrés Noizeux

2ª época: 1936-1946

Presidente	Vicealmirante Ismael F. Galíndez
Vicepresidente ...	Dr. Dimas González Gowland
„ ...	Dr. Carlos A. Pueyrredón
Director delegado.	Dr. Ernesto Pueyrredón
Director gerente ..	Dr. Adolfo García Pinto
„ „ ..	Sr. Celso Aguiar Conde
Director	Sr. Clemente R. Zavaleta
„	Sr. Carlos Serantes Saavedra
„	Sr. Jorge Ferreyra
„	Dr. Carlos Rodrigué
„	Dr. Miguel Laphitzondo
„	Dr. Julio A. Pueyrredón
Síndico	Sr. Eduardo Abel Laborde
„	Sr. Fernando de la C. Ruiz Gomis
„	Sr. Ezequiel J. Martínez

3ª época: 1946-1949 (Sociedad Mixta)

Presidente	Brigadier (S.R.) Don Angel M. Zuloaga
„	Comandante (S.R.) Don Germán A. Pérez
„	Sr. Juan Bautista Almandoz
„	Ing. Don Alfredo G. Galmarini
Vicepresidente ...	Capitán (S.R.) Don A. M. González López
„ ...	Dr. Oscar Luis Pedro Pelliza
Director delegado.	Dr. Ernesto Pueyrredón
Director tesorero .	Dr. Miguel Laphitzondo
„ „ .	Dr. Carlos A. Menéndez Behety
Director secretario	Dr. Oscar Milberg
Director	Sr. Alejandro Menéndez Behety
„	Sr. Ismael E. Galíndez
Suplente	Sr. Horacio Serantes Saavedra
„	Sr. Miguel E. Comaleras
„	Sr. Alejandro Vicente López
„	Sr. Eduardo Abel Laborde
„	Dr. Leopoldo Tahier
Síndico	Dr. Felipe de Seta
„	Dr. Andrés Castagnino
Gerente general ..	Sr. Celso Aguiar Conde

Calidad... Distinción... Suavidad...

BONETERIA DE CALIDAD
Pullman
INDUSTRIA ARGENTINA
LA ROPA INTERIOR PARA EL HOMBRE ELEGANTE

Los artículos que llevan esta marca son elaborados con la más alta selección de materias primas escogidas de los principales mercados mundiales, lo que unido a su esmerada confección y fina calidad contribuye el sello de nuestra más amplia garantía.

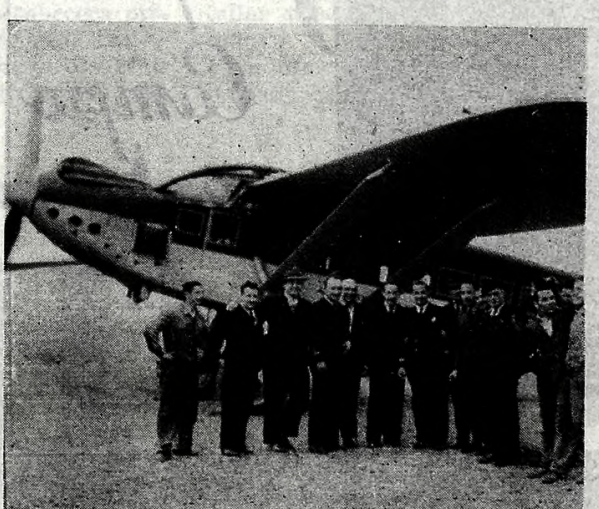
Pol, Ambrosio y Cía.

LUNA 370 Buenos Aires

Trimotor Junkers - 52 (1937).

El "Yagán", unidad de la flota Douglas DC - 3 de la Aeroposta Argentina, con que fué inaugurada la línea internacional hasta Punta Arenas (febrero de 1949).

En el aeródromo de Bahía Catalina (Punta Arenas) a la llegada del avión inaugural de la línea entre Argentina y Chile. De izquierda a derecha: don José Menéndez Behety, Director de la Sociedad Mixta don Alejandro Menéndez Behety, Jefe de la Base Aérea Militar de Punta Arenas Comandante Carlos Barría, Dr. Carlos Menéndez Behety, Subsecretario de Transportes Ten. Cor. Angel Ricotti, S. E. el Ministro de Transportes Ten-Cor. Juan F. Castro, Director General de Ferrocarriles Ing. Eugenio Marcon, Director-delegado de la Sociedad Mixta Dr. Ernesto Pueyrredón, Director-tesorero de la Sociedad Mixta Dr. Carlos A. Menéndez Behety, Director suplente de la Sociedad Mixta don Ismael F. Galíndez, representante de la Línea Aerea Nacional Chilena don Sergio del Río, don Francisco Campos Torreblanca, don Juan Rodolfo Jaca.



Dos aspectos del Laté - 28, utilizado por la Aeroposta desde 1935.

El aniversario de Aeroposta en la Patagonia

En Sarmiento y en San Julián

Sarmiento. Concurrentes al vino de honor festejando el aniversario de Aeroposta, que tuvo lugar en el Club Social "Progreso".

Sarmiento. El Sr. Julio Lew en el uso de la palabra durante el acto en celebración de los veinte años de Aeroposta.

San Julián. Parte de los concurrentes al "cocktal" servido en el salón de la Confitería "Sportman" en celebración del 20º aniversario de Aeroposta.

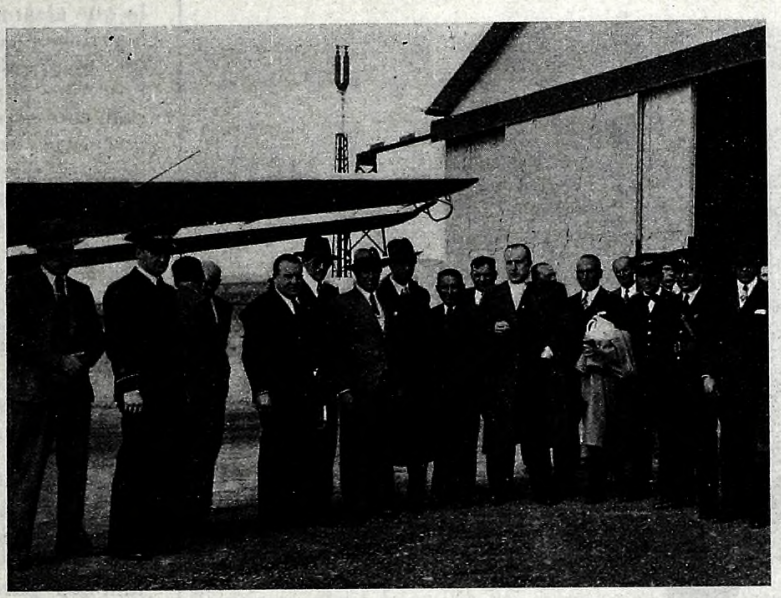
CYLA

CONFECCIONES Y LENCERÍA ARGENTINA

S. R. L. Cap. $ 300.000

CANGALLO 1655 T. E. 35 - 6864

BUENOS AIRES



Aeródromo de Comodoro Rivadavia. El Director-delegado Dr. Ernesto Pueyrredón, teniendo a su derecha al representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil, don Teodoro Felds, famoso piloto de los tiempos heroicos, y a su izquierda a don Roque González, destacado industrial de la localidad y uno de los primeros animadores de la línea, posando con los tripulantes y pasajeros del viaje inaugural del trimotor Junkers 52 (1937).

En Comodoro Rivadavia

Con motivo de celebrarse ayer el 20º aniversario de la iniciación de los servicios de la Aeroposta Argentina entre Bahía Blanca y la Patagonia, el agente local de la empresa, señor Alberto R. Zapata, ofreció en la tarde de ayer en los salones del Club Social de Comodoro Rivadavia un vino de honor, al que asistieron especialmente invitadas las autoridades locales y numerosos vecinos, como asimismo otras personas vinculadas a las actividades de la empresa.

En esta oportunidad el señor Zapata pronunció un breve discurso, diciendo:

Señores: Hoy se cumple el vigésimo aniversario de la implantación de la primera línea aérea servida por Aeroposta. Desde que se inauguró el servicio del tramo de línea entre Bahía Blanca —cabecera provisoria—, San Antonio Oeste, Trelew y Comodoro Rivadavia, el día 1º de noviembre de 1929, la empresa, que dedicó sus mejores afanes a la incrementación del transporte aéreo para dotar al gran sur agentino de una extensa red de comunicaciones rápidas, en concordancia con las necesidades de los pobladores y para fomentar el progreso de esta dilatada zona, ha recorrido una larga trayectoria que no necesitamos detallar porque es bien conocida de todos.

La dimensión del primer tramo, iniciado hace veinte años, se ve su-

RICOLTORE

EL ACEITE QUE GUSTA MAS

CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS Cubano -
San Martín - 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

mamente reducida al compararla con la que alcanza hoy la suma de todas las líneas regulares de Aeroposta, que partiendo de la imponente Buenos Aires, une en el día a esta ciudad con la capital más austral del territorio nacional, Ushuaia, y conecta a esos dos extremos con las más importantes localidades de la costa atlántica y de la precordillera.

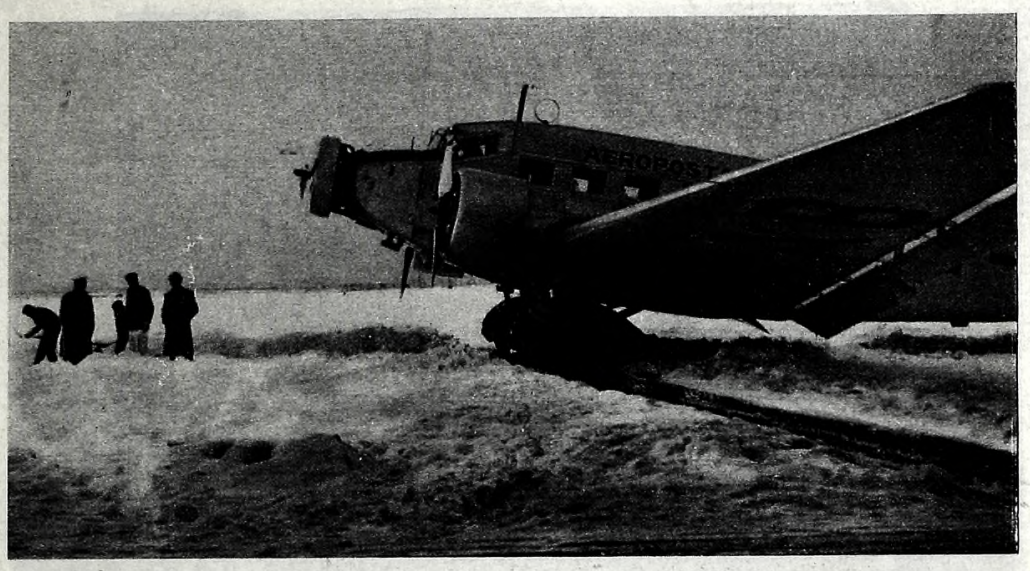
Del éxito alcanzado a través de cuatro lustros, hablan bien claro las estadísticas que cada año ha ido publicando la empresa en sus memorias y también la amplia adhesión y confianza que le dispensa la gran cantidad de personas que usan sus aviones como medio normal para sus viajes.

Grato, pues, resulta celebrar este acontecimiento, que no sólo tiene repercusiones para la Aeroposta y los pobladores de la Patagonia, sino también para todo el país, porque con la inauguración del mencionado servicio, prácticamente nació la Aeronáutica Comercial Argentina.

Fué merced a la iniciativa de algunos hombres de empresa y a la decisión de otros ciudadanos argentinos, con ardiente fervor patriótico, que en momentos difíciles tomaron a su cargo la misión de mantener las líneas, que se plasmó la eficiente organización de Aeroposta que, por su singular característica de seguridad y regularidad, conquistó el aprecio de los pobladores sureños y un prestigio que traspasando las fronteras se hizo presente en todo el mundo, particularmente en aquellos lugares donde la aviación está más adelantada y que, por eso, pueden valorizar mejor todo el esfuerzo realizado y la capacidad de rendimiento de esta organización eminentemente argentina.

Podemos decir que Aeroposta nació de un esfuerzo privado; que evolucionó y se fortaleció después gracias al apoyo prestado por las autoridades gubernamentales; y hoy en que todas las empresas nacionalizadas se hallan a cargo del Estado, merced a la centralización de todas las líneas del país en un solo organismo, dispuesta por S. E. el señor Ministro de Transportes de la Nación, se iniciará bajo el signo de Aeroposta una nueva evolución de progreso para que la aeronáutica comercial alcance el poderío que requiere la hora actual y el futuro de nuestra patria.

Al cabo de esta jornada, Aeroposta, que se siente tonificada por el amplio apoyo que siempre le han prestado todos los residentes patagónicos —autoridades civiles y militares y pobladores—, quiere por mi intermedio hacer llegar a cada



Ha nevado en Comodoro Rivadavia. Para la salida del avión-correo (un Junkers 52) se hace necesario abrir una calle en la nieve.

uno la expresión de su más cálido agradecimiento; y para finalizar, en este acto de jubilosa recordación, os invito a brindar por el éxito constante de las alas argentinas.

Asistentes a la reunión

Participaron de la reunión, que alcanzó significativas proporciones, los señores:

Gobernador Militar, Julio A. Lagos; Jefe de la Plana Mayor, Coronel Rafael Scher; Secretario de Hacienda, Benigno Migoya; Secretario de Fomento, Francisco Cruz; Asesor Legal, Tte. Auditor Jorge Méndez Caldeira; Presidente Cámara de Apelaciones del Sur, Dr. Roberto Amallo; Fiscal Cámara Apelaciones, doctor Salvador Díaz Moreno; Comandante de la Agrupación Patagónica, Coronel Federico Sidders; Comisionado Municipal, Dr. Mariano J. Menéndez; Receptor de Rentas Aduanas, don Raúl Borgiali; Delegado Trabajo y Previsión, don Raúl Carrizo; Gerente Casa Argensud, señor Kurt Zeiter; Gerente Lahusen, señor Merk, Gerente Anónima, señor García; Director Colegio Dean Funes, Rdo. P. H. Moreno; Jefe Distrito Correos y Telecomunicaciones; señor V. Palazzo, Presidente Rotary Club, Presidente Club Social Comodoro Rivadavia, Ing. De Girólamo, Jefe Radio Tránsito Aéreo, Jefe Meteorología, personal de pistas y oficina de la escala, señor Mariano Roque y Calixto González; Inspector General de Escuelas, don Antonio Garcés; Presidente Cooperativa Eléctrica, Presidente Sociedad Rural, etc.

("El Rivadavia", 2 nov. 1949.)

Carteras
Billeteras
Cigarreras
Recetarios
Portafolios
Alhajeros
Vanitys
Polveras
Marcos
Porta retratos
Llaveros
Costureros

SAMUEL BEER

Fabricante de Marroquinería Fina

EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

HUMBERTO Iº 670

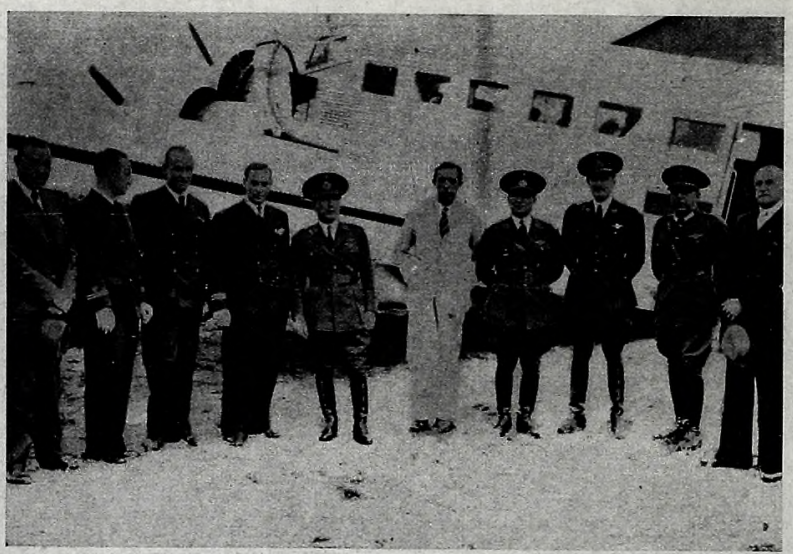
BUENOS AIRES

T. E. 33, Avenida 4333 9714

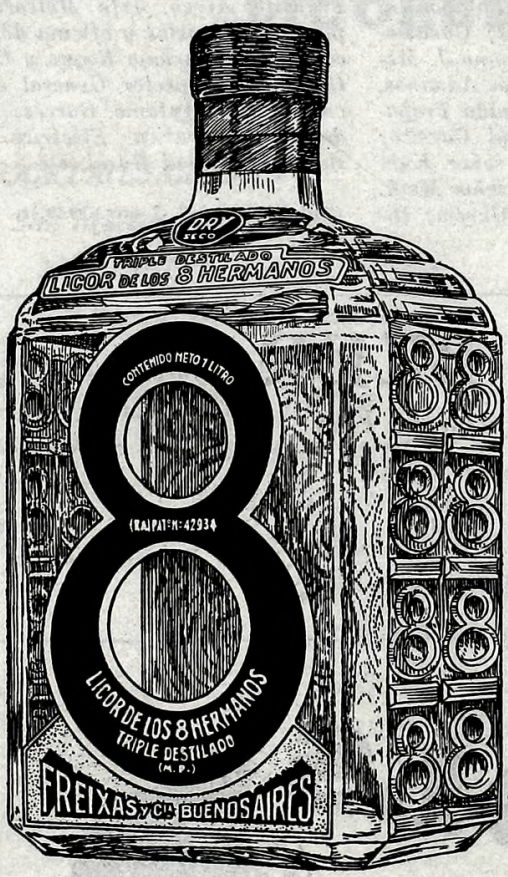
Juegos de escritorio
Anotadores con reloj
„ con calendario
„ con índice
Carpetas para viaje
Valijas de avión

NO OLVIDE
CADA DIA
SU COPITA

GINEBRA
BOLS



El Director-delegado de la Aeroposta, con el coronel Parodi y teniente coronel Paladino, en ocasión de un viaje de estos jefes de la aviación militar a la Patagonia. Entre otras personas les acompañan los pilotos Irigoyen y Mignone, y el radiotelegrafista Semino.



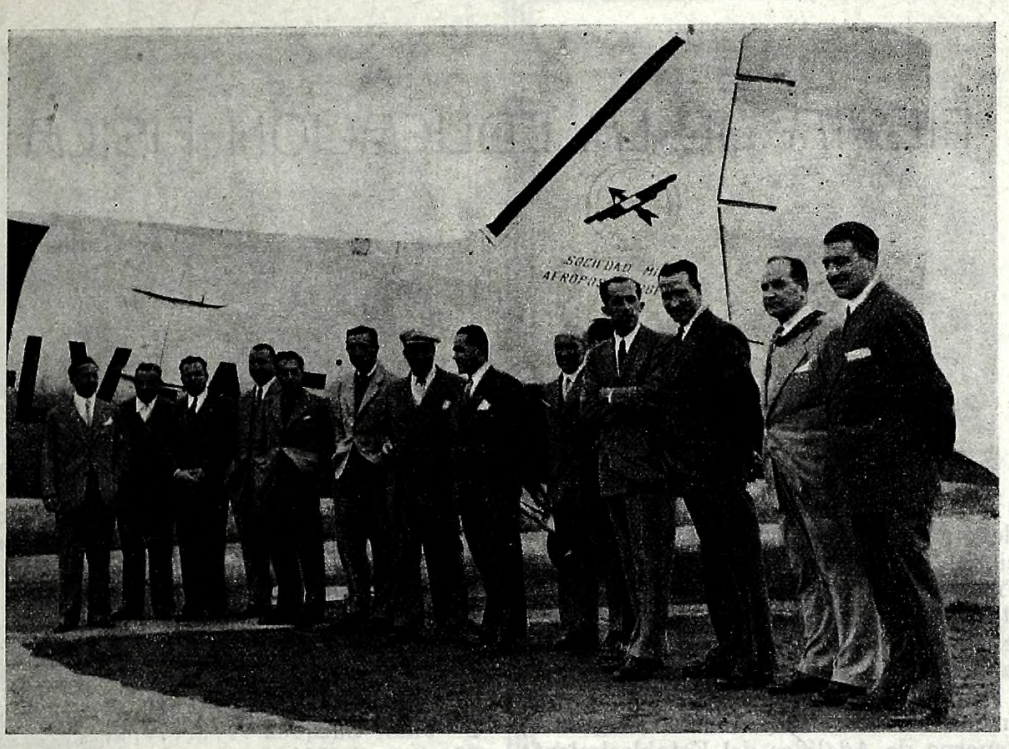
TRELEW

Aunque lejos de la Capital Federal, este importante centro de la industria ovina, cuenta con la ventaja de un moderno servicio bancario, pues la sucursal del Banco, situada en Avda. 9 de JULIO esq. BELGRANO, ofrece todas las facilidades usuales.

BANCO DE LONDRES
Y
AMERICA DEL SUD LIMITADO

FUNDADO EN 1862

BUENOS AIRES: Bartolomé Mitre 399
NUEVA YORK: 34 Wall Street
LONDRES: (Casa Matriz) 6, 7 y 8 Tokenhouse Yard. E. C. 2



El Presidente de la Aeroposta, comandante (S. R.) don Germán A. Pérez, el Director-delegado Dr. Ernesto Pueyrredón, el Director-tesorero Dr. Carlos A. Menéndez Behety, acompañados por otros jefes de la empresa, a su llegada al aeródromo de Bahía Blanca durante un viaje de estudio (mayo 1948).

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.

Los Chicos Piden a Gritos...

MEDIAS

Carlitos

NARCISO MUÑOZ SOC de RESP LTDA CAPITAL $ 4.000.000 m n LUZURIAGA 550 Bs As

J. PATIÑO & Cía.

Casas de Compras:
PARIS
Cité D'Hauteville
MANCHESTER
Teléfono:
47 - 1961

Importadores de lozas, Porcelanas, Cubiertos y Artículos de Bazar

Escritorio y Ventas: RIVADAVIA 2535 - BUENOS AIRES

FIESTA DE LA EDUCACION FISICA

Por Carlos F. Ibarra

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

El día 29 de octubre ante una numerosa concurrencia, se llevó a cabo en el Campo de Deportes del Colegio Nacional de Trelew, la fiesta anual de la Educación Física.

Después de desfilar los alumnos ante las autoridades, presenciando en correcta formación el izamiento de la bandera y entonar el Himno Nacional como así la Marcha del Reservista, fueron entregadas seguidamente las correspondientes insignias y diplomas al cuerpo de Adalides del Establecimiento.

A continuación un grupo de ambos turnos, bajo las directivas del Sr. Leandro del Villar, realizó una exhibición de gimnasia y un grupo de niñas dirigidas por la Sta. Rosa L. del Villar, bailó "El Porteñito", baile folklórico.

Como número saliente del espectáculo, dió comienzo a continuación, dirigido por el profesor Guillermo Belzunce, el programa atlético que contó con las siguientes pruebas:

40 MTS. VARONES

1º	José Felgueroso	6′
2º	Juan Gazquez	6′ 1/10
3º	Antonio Méndez	6′ 4/10

40 MTS. NIÑAS

1º	Elsa Conde	6′ 5/10
2º	Celestina Vitulli	6′ 9/10
3º	E. N. Bermejo	7′

60 MTS. NIÑAS

1º	Josefa González	9′ 4/10
2º	Dolores González	9′ 5/10
3º	María Jarme	9′ 9/10

LANZAMIENTO JABALINA

1º	Vivian Williams	36,60 mts.
2º	Juan Raga	35,20 „
3º	Rodolfo Fernández	34,20 „

Sea usted el juez.

...fume

"43" Extra Suave de 0.40

Compare... y Juzgue

Cuerpo de adalides del Colegio Nacional de Trelew desfilando ante el palco oficial.

Alumna de 5º año Normal, Srta. Josefa González, ganando la prueba de 60 metros niñas. Segunda, la Srta. Dolores González.

POSTA 4 x 40 VARONES

1º **Equipo Banda Azul,** formado por:

Juan Gazquez
José Felgueroso
José González
Rufino Quinteros ..... 23″ 5/10

2º **Equipo Banda Verde,** formado por:

Antonio Méndez
Enrique Crotta
Rigoberto Zárate
Jorge Mehaudy ..... 24″ 5/10

100 MTS. LLANOS

1º Pedro Torrejón ..... 11′ 7/10
2º Ramón Montenegro ..... 11′ 8/10
3º O. Conrad ..... 12′ 4/10

60 MTS. VARONES

1º Osvaldo Pérez ..... 7′ 9/10
„ Roque Tótaro ..... 7′ 9/10
3º Carmelo Vecchio ..... 8′ 3/10

SALTO EN ALTO

1º Vivian Williams ..... 1,60 mts.
„ Ricardo Montenegro ..... 1,60 „

POSTA 4 x 60 NIÑAS

1º **Equipo Banda Azul,** formado por:

María J. González
Dolores González
Elena Tarche
Nora Lloyd ..... 36″ 7/10

2º **Equipo Banda Amarillo,** formado por:

Rosa Morales
María Elena Frem
Susana P. Campana
M. Linares ..... 38″ 8/10

LENCERÍA FINA

AGUILUCHOS

MARCA
DE
CALIDAD

☆

En los buenos negocios

TABLAS AISLADORAS

TABLAS DURAS
(HARBOARD)

MATERIAL ACUSTICO
(PERFORADO)

MADERAS
ASERRADAS - TERCIADAS - EN CHAPAS

•

HÉINONEN
S. A. C. e I.

T. E. 79 - 2891 al 2898
Av. CORRIENTES 4573 • Buenos Aires

POSTA 4 x 100 VARONES

1º **Equipo Banda Azul,** formado por:
Pedro Torrejón
Ricardo L. Martensen
Octavio Conrad
Gustavo A. Boyd ..... 48″

2º **Equipo Banda Roja,** formado por:
Ramón Montenegro
Rodolfo Fernández
Enrique González
Roberto M. San Pietro ..... 48″ 2/10

POSTA 4 x 60 VARONES

1º **Equipo Verde,** formado por:
Héctor Albertella
Mario O. Pérez
Osvaldo C. Pérez
Fortunato Abrany ..... 33″

2º **Equipo Rojo,** formado por:
Alfredo Pérez
Francisco Arza
Bernardino Sandoval
Jorge Denadei ..... 37 ″

LANZAMIENTO DEL DISCO

1º	Vivian J. Williams	30,40 mts.
2º	Leonardo Valdez	28,80 „
3º	Rodolfo Fernández	28,00 „

1.500 MTS. VARONES

1º	Ricardo Montenegro	4′ 49″
2º	Oscar H. Maleville	5′
3º	Alfredo Pérez	5′ 5/10

SALTO CON GARROCHA

1º	Vivian J. Williams	2,60 mts.
2º	Juan Pagasartundúa	2,50 „

CAMPEÓN INDIVIDUAL

Vivian J. Williams — Ganador de 4 pruebas:
Lanzamiento Jabalina
Salto en alto
Lanzamiento del Disco
Salto con Garrocha.

Trelew, 31 de Octubre de 1949.

Marilú

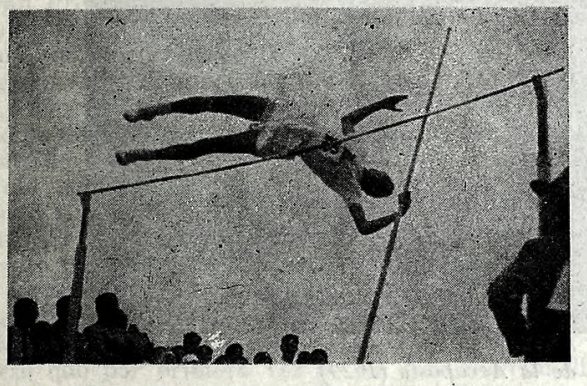
S. R. LTDA. — Capital $ 600.000

CARAMELOS - BOMBONES

T. E. 50, Devoto 4074
T. E. 50, Devoto 4065

GRAL. RIVAS 2464-70
Buenos Aires

Vivian Williams, alumno de 3er. año, ganador de la prueba de salto en alto, pasando la varilla colocada a 1.60 m.



El alumno Juan Pagasartundúa, de 4º año, que se clasificó segundo en salto con garrocha, en el momento de pasar la altura de 2.50 m.

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

ADQUIERA EQUIPAJES "ZONDA" EN LAS SUCURSALES DE LA ANÓNIMA, SON LOS MEJORES Y CUESTAN MENOS

FABRICANTES

NAUM MINSKI, Hijos & Cía.

Escritorios y Talleres:
SAN EDUARDO 2963 (R. I)

Teléfonos:
67 - Floresta - 2425 y 2238
Dirección Teleg. "MINSKY"

VICTOR YATTAH & HNOS. S. A.

IMPORTACIÓN Y VENTA DE TEJIDOS

◆

SANTA FE 1680 — T. E. 41 - 0807

BUENOS AIRES

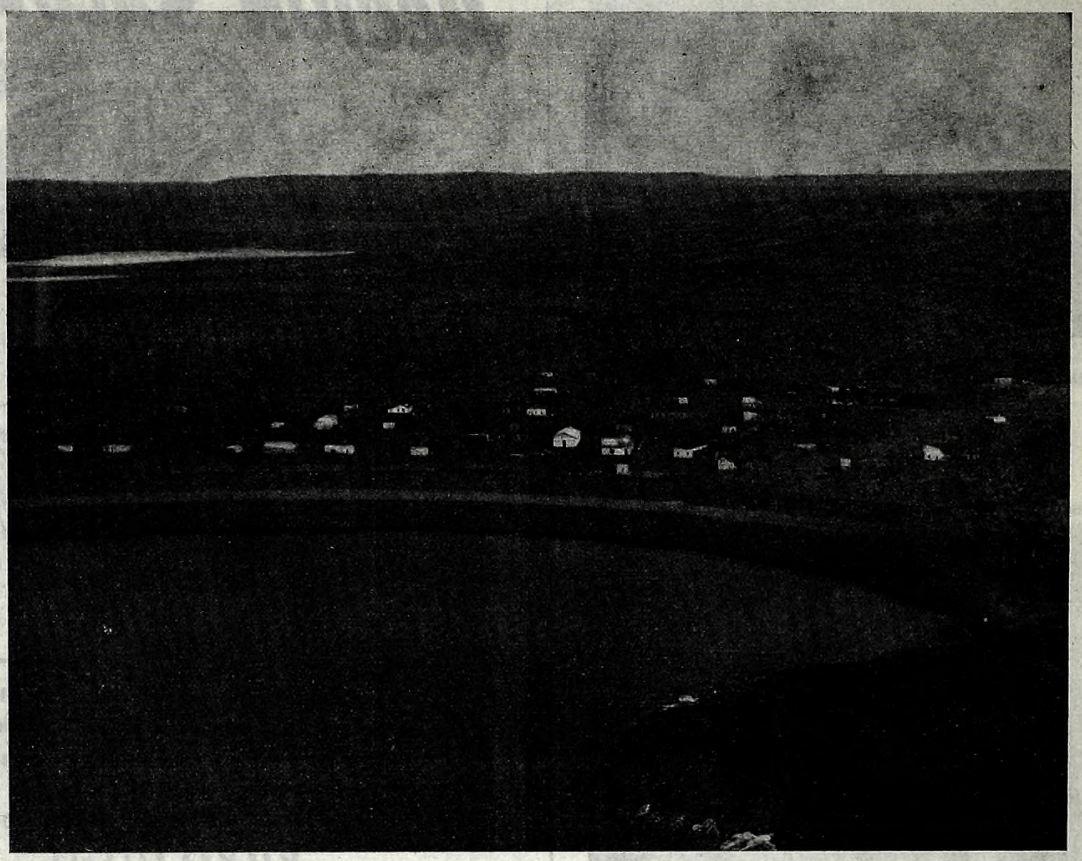
DI CASAGRANDE HNOS. & CÍA.

CASA FUNDADA EN EL AÑO 1910

FABRICANTES DE CAMAS Y MUEBLES DE HIERRO

2671 - FOURNIER - 2681 — T. E. 61, CORRALES 2310

BUENOS AIRES



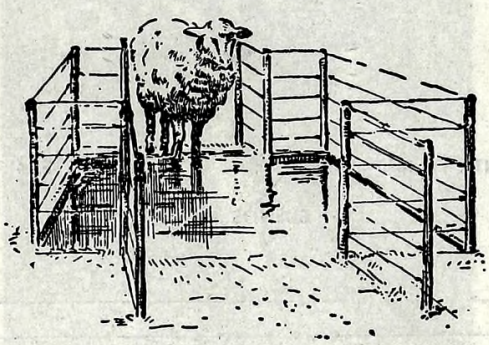
Caleta Olivia desde un avión de la Aeroposta (1929)

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

A todos les place

Vermouth
MARTINAZZI

Prestigio de 80 años
Espíritu de 20!

LA ARROCERA ARGENTINA - FRUGONE & PREVE, LTDA. S. A.
Cangallo 564 Buenos Aires 33 - 5108

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA

Cruce del río Santa Cruz

Por Antonio Alvarez

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

José Muñiz, volante local, saludando al pueblo de Río Gallegos.

El paso de los competidores del Gran Premio de la República por Comandante Luis Piedrabuena constituyó un espectáculo de destacadas proporciones y, tal como se esperaba, concentró la curiosidad de todo el vecindario y de gran cantidad de gente de la campaña, lo que puso de manifiesto una vez más el profundo arraigo de que gozan esta clase de pruebas deportivas en todos los ámbitos del país. El acentuado interés que provocó el paso de los corredores se vió considerablemente aumentado al saberse que por primera vez se les podría ver atravesar el río Santa Cruz mediante un puente de pontones construído de exprofeso, circunstancia totalmente imprevista, pues en ocasión del Gran Premio del Sud realizado en el año 1942 los coches tuvieron que soportar una larga espera para efectuar la travesía mediante las dos balsas existentes.

Desde fines de octubre comenzó a notarse un extraordinario movimiento de viajeros, comisionados del Automóvil Club Argentino y gran número de pobladores rurales que bajaron con prudente anticipación para asegurarse alojamiento.

EL PUENTE

El puente fué desde un principio el tema obligado de todas las conversaciones, y hasta muy relativamente poco tiempo del día fijado para la largada no se tenían noticias concluyentes sobre cómo se realizaría el cruce del río, y la ambigüedad de los informes o datos referentes a este aspecto fueron creando un clima de incertidumbre.

En la actualidad la travesía de esta importante vía fluvial se viene haciendo merced al servicio de dos balsas sin motor, que deben recorrer el cauce de unos 500 metros de ancho sujetas y guiadas por un cable amarrado en ambas orillas. En el mejor de los casos y cuando la marea lo permite, sólo podrían transportar 5 automóviles por viaje entre ambas; de tal modo, de no encontrar otra solución que abreviara el pasaje, se perdería un día entero con las consiguientes molestias, y hasta exponiéndose a que por cualquier accidente, cosa nada rara, la demora fuese aun mayor.

Como es de suponer, tal dificultad puso nuevamente sobre el tapete la necesidad de construir un

José B. Lorenzetti, en Río Gallegos, dirigiéndose al control.

puente sobre el Santa Cruz. Según informaciones dignas de crédito tal construcción se había resuelto efectuar empleando para ello un tipo de puente desarmable de utiliza-

Daniel Musso ante el micrófono de L. U. 12.

ción provisoria; los estudios para esta obra ya se habían iniciado, pero no así su construcción. Ante tal estado de cosas se sugirió instalar un puente de pontones en al-

gún lugar en donde la anchura del cauce fuese menor y no muy distanciado de la ruta que va hasta Río Gallegos.

Gracias a la pronta decisión del Ministerio de Ejército, en poco más de un día de labor quedó librado al tránsito un puente de dos tramos con una longitud total de 157,50 metros, midiendo 112,50 su tramo mayor. Se eligió para emplazarlo un paraje situado a más o menos un kilómetro río arriba de Rincón Chico, aprovechando la existencia de un pequeño islote para apoyar ambas secciones en el medio del río.

La labor del cuerpo especializado de nuestro Ejército al poner a disposición de los corredores una construcción flotante que ofreció un tránsito perfecto, ha recibido el elogio unánime de todos.

LLEGADA A PIEDRABUENA

El día 8 de noviembre todo Piedrabuena madrugó sin excepción; desde muy temprao se observó un continuo ir y venir de peatones, camiones, autos, muchos de los cuales tomaron ubicación a ambos lados del puente, distante unos 25 kilómetros de Piedrabuea. La gran mayoría presenció la carrera a lo largo del camino mejorado que bordea el pueblo.

A las 11.30 las miradas del público no se apartaban de la loma por donde desciende la huella, y el silencio reinante traslucía la viva ansiedad por avistar el primer coche que, exactamente a las 11 h. 37' 30" tomó la bajada a gran velocidad: era el Nc 3 piloteado por el volante Juan Gálvez. En contados segundos pasó detrás el Nº 2 de Juan Manuel Fangio; después Marsilla, Muso, etc.

La llegada de los corredores se prolongó hasta la puesta del sol, y el público en su deseo de no perder un solo detalle de la competición, hizo un verdadero pic-nic a lo largo de la ruta, aprovechando los escasos intervalos que se producían entre los pasos de las máquinas para entretener el apetito.

ETAPA GALLEGOS-ALTO RÍO MAYO

El regreso de los participantes desde Río Gallegos fué motivo de nuevo y creciente entusiasmo. A

Santa Cruz. En los diez minutos de neutralización al pasar el puente Oscar Gálvez es rodeado por sus simpatizantes de la localidad.

(Foto Baró.)

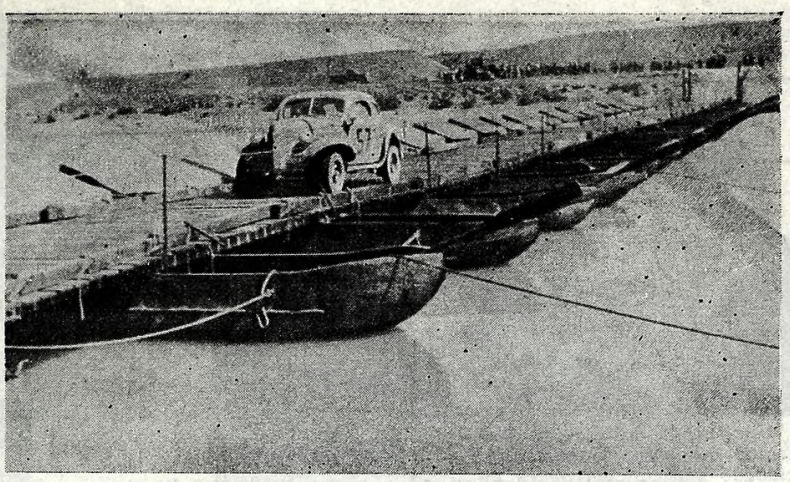
El coche Nº 82 aprovisionándose a su paso por Puerto Madryn.

(Foto Eguillor.)

las 5 de la mañana todo el mundo se alistaba para dirigirse a su sitio preferido y gozar del espectáculo en toda su grandiosidad. Las características topográficas de esta zona proporcionan al espectador una amplia visión que difícilmente se disfruta en muchas partes; las mesetas escalonadas y con suaves declives permitían localizar a los coches a distancias considerables. Además esta localización se vió acentuada debido a que los tramos de los caminos de acceso al puente, que se encontraba fuera de ruta, habían sido acondicionados apenas unos días antes de la carrera, y el paso de cada coche levantaba una espesa columna de polvo que delataba su avance a muchos kilómetros. Era realmente impresionante esa polvareda que despedían las ruedas al entrar y salir del puente y recorrer esos trechos de huella que, como consecuencia del violento tránsito del día 8 al cruzar hacia el sud, se encontraba cubierta de un grueso "colchón" de polvo finísimo que cegaba por completo la visual de los competidores demasiado próximos a la persecución. Sin embargo este peligroso inconveniente en ningún momento arredró a los volantes, que con un coraje pasmoso aceleraban la marcha sumidos en densas nubes de tierra que sin cesar velaba los parabrisas, muchos de los cuales venían completamente destruídos por la lluvia de pedregullo que debían soportar al pretender aproximarse a otros autos y pasarlos. Lucha recia contra los factores desfavorables que evidenció una audacia que llegó a conmover al más desaprensivo de los espectadores.

A las 7 h. 8′ pasó por el control situado a orillas del Santa Cruz el Nº 3 conducido por Juan Gálvez, a quien continuaba persiguiendo implacablemente el otro as del automovilismo argentino Juan Manuel Fangio. El resto del pelotón no tardó en presentarse y esta vez menos distanciados unos de otros, de modo que a las 11.30 ya habían pasado casi todos los participantes de la etapa.

Para finalizar, agregaremos que este certamen ha halagado profundamente a nuestros pobladores. En primer término por la fiesta inolvidable que brindaron estos valerosos muchachos del volante a nuestras apartadas regiones sureñas, y luego por la íntima satisfacción de todos los que desinteresadamente colaboraron con el Automóvil Club Argentino para dar mayor brillo a la carrera, contribuyendo a su normal desarrollo. A este respecto diremos que los delegados de aquella



Puente de pontones sobre el río Santa Cruz, expresamente construído para la carrera Gran Premio de la República.

(Foto Baró.)

PARA CONSTRUCCIONES RURALES
LAS LEGITIMAS CHAPAS ASFALTICAS
ONDALIT

FONOLITA
SOC. RESP. LIMIT. - CAPITAL $ 400.000.00

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DE LA
S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

PRESENTESE BIEN...

Una buena presentación es factor de éxito. Y el cabello cuidado y bien peinado es indispensable para una buena presentación.

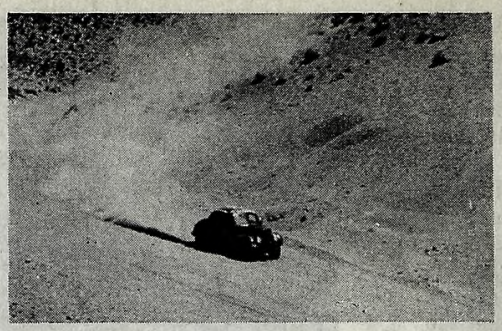
HAGA ESTO

Dése una fricción diaria de medio minuto con Loción Colonia York, de fragancia fresca ¡incomparable! Vivifica y hermosea el cabello...

¡Y LO RECIBIRAN MEJOR!

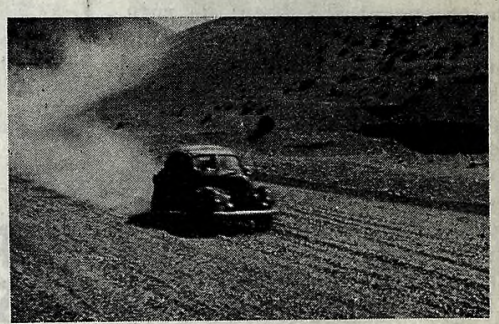
La distribuye
MAYON S. R. L.
Cap. $ 4.500.000

Y para mantener su cabello "brillantemente" peinado, todo el día, use
"YORKINA"
el único fijador con quina y ricino!



Coche Nº 3, conducido por Juan Gálvez, llegando a Río Mayo.

Corredor José Rosas Ferré, de Comodoro Rivadavia, llegando con su coche Nº 55 a Río Mayo.



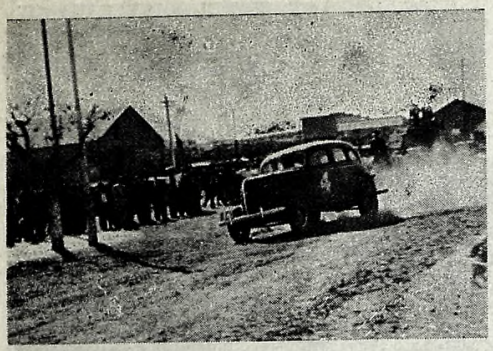
El coche Nº 7, con Ernesto J. Laporte, pasando la línea de llegada en Trelew. **(Foto Andrade.)**

Institución expresaron sincera gratitud a quienes les ayudaron en este propósito.

Las reparticiones nacionales que por la índole de las funciones que cumplen comprometieron su colaboración, desempeñaron una labor altamente eficaz. Las fuerzas policiales fueron acertadamente distribuídas a lo largo de la ruta, y se asignaron correctamente los lugares especiales para puestos de abastecimientos de combustible y lubricante, y también del personal de mecánicos, merced a lo cual no hubo que lamentar ninguna desgracia y por su parte los corredores pudieron aprovisionarse o solicitar el concurso de los mecánicos con relativa comodidad y libres del amontonamiento del público en torno a las máquinas detenidas. Vialidad Nacional debió habilitar caminos nuevos para empalmar la ruta con el puente, mejorar el estado de los existentes y disminuir la posibilidad de accilentes aumentando la colocación de señales camineras, trabajos estos que satisfizo en corto plazo.

En los estudios de L. U. 12 Río Gallegos.

Los corredores Fangio, Marimón y Castaño dirigiendo un saludo a los pobladores del Territorio. **(Foto Murgia.)**

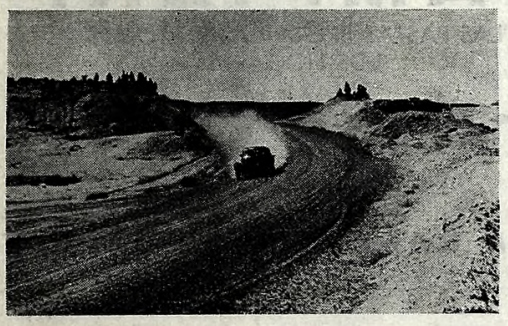


El corredor Juan M. Lecea, coche Nº 4, al tomar una curva en las calles de Trelew.

(Foto Andrade.)

Pasa por la Avda. Fontana, de Trelew, el ganador Angel Castro.

(Foto Andrade.)



El coche Nº 14, con Eusebio Marsilla, llegando a Comodoro Rivadavia.

José Muñiz, con su coche Nº 54, llegando a Comodoro Rivadavia.

UN RECEPTOR QUE RINDE POR DOS

IDEAL PARA EL CAMPO

EXCELENTE PARA LA CIUDAD

Allí donde no se dispone de corriente eléctrica, o donde la misma no es estable, este modelo reúne condiciones insuperables de recepción fiel y pureza de tonos.

Escuche en onda corta o larga las manifestaciones artísticas de nuestro país o del extranjero, las cotizaciones bursátiles, conferencias, episodios radiofónicos, deportes, etc.

RECEPTOR

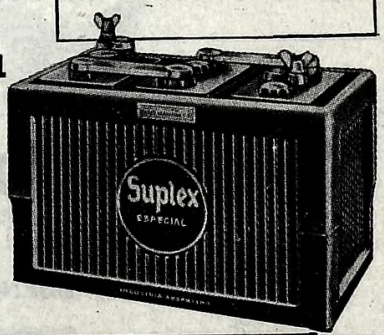
PHILCO

Modelo "822"

Funciona con acumulador de 6 volts, ó 110/220 volts ambas corrientes. Posee cinco gamas de sintonización: broadcasting y cuatro gamas de ondas cortas. Incorpora conexión para reproducción fonográfica. Equipa 5 válvulas Philco. Armado con materiales importados de los EE. UU.

ACUMULADOR ESPECIAL

Para lograr la mejor recepción del Modelo "822", no es aconsejable utilizar baterías comunes o de automóviles. Este receptor PHILCO ha sido diseñado para funcionar expresamente con el acumulador Suplex "117-S", construído bajo supervisión de Philco, con materiales importados



PHILCO

De Fama Mundial por su Calidad

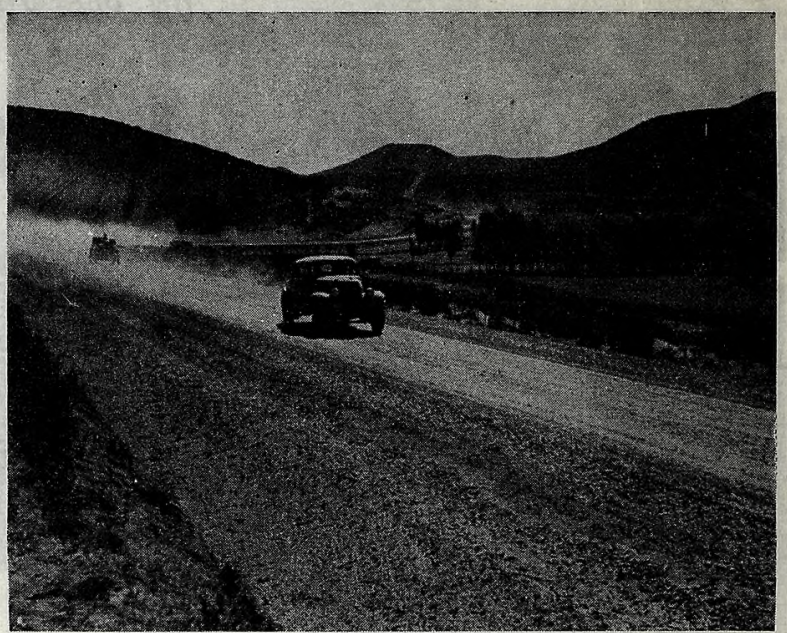
Y SU RED DE CONCESIONARIOS EN TODO EL PAIS

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

El polvo para hornear de confianza



Fotografía de la gran prueba automovilística tomada desde la estancia "Begoña". En primer término el coche Nº 57.

Alfombras

Para cualquier presupuesto y en los precios más convenientes de plaza

Desde $ 10.— a $ 3.000.—

Para dormitorios-Comedor-Living y escritorios

Calidad Esmirna hechas a mano - Persas legítimas y en triple cortado.

Casa HODARA

Sarmiento 1737 — T. E. Libertad 5537 y 5133

TAMPIERI

PASTAS ALIMENTICIAS DE CALIDAD

TAMPIERI

LAS PASTAS PREFERIDAS EN TODOS LOS HOGARES

TAMPIERI

LIBRES DE ACIDEZ

SON GARANTIA DE SALUD

"LA GIOCONDA"

MIGUEL BERARDI & Cía.

ASAMBLEA 681 - BUENOS AIRES

CARAMELOS FINOS
BOMBONES Y
DULCES - FRUTAS

LA MAS ALTA CALIDAD

"La Navarra"

FABRICA DE EMBUTIDOS DE TODAS CLASES
ESPECIALIDAD EN ARTICULOS ESPAÑOLES

RAMON URBICAIN

INDEPENDENCIA 4213 - 17 - T. E. 60, CABALLITO 3224 - BUENOS AIRES

NOTA GRAFICA DEPORTIVA

Puerto Deseado

Srtas. Lea Turcato y Herminia Quintana, con el Sr. Agustín Lubik, capitán de "Enosis", y el Sr. Eduardo González, capitán del Fitz Roy.

Equipo del "Fitz Roy".

Equipo del "Enosis" de Puerto Deseado.

Trelew

Sres. Ernesto Denadei y José Canencia, ciclistas representantes del Club "Enosis" de Trelew.

el café
que se hace solo

NESCAFÉ

UN PRODUCTO NESTLÉ

LAS MEJORES LANAS PARA TEJER
SON LAS DE LA MARCA

LA MARIPOSA

DISTRIBUIDORES:

DE LA TORRE, VIÑAS Y CIA.

SOC. DE RESP. LTDA. — CAPITAL $ 3.000.000.—

IMPORTADORES

MERCERIA - NOVEDADES - TEJIDOS

946 - ALSINA - 950
T. E. 38, Mayo 3064-5-6
BUENOS AIRES

Dirección Telegráfica:
"LA MARIPOSA"
13 Rue Ambroise-Thomas
París

Informativo "Enosis"

ALGUNAS NOTICIAS ACTUALES DE LOS TERRITORIOS PATAGONICOS

Río Gallegos, 1º de noviembre.

En una tarde como la de hoy, veinte años atrás, llegaba a Río Gallegos el avión que inauguraba la línea al sur, servida por Aeroposta. De entonces acá, Aeroposta, que hoy celebra jubilosa el fausto aniversario, ha cumplido una trayectoria magnífica, jalonando los años de su vida con incesantes demostraciones de progreso. De aquellos primeros días de aventura, cuando no estaba la radio para decir al aviador cuáles serían las condiciones atmosféricas cien kilómetros más adelante, ha quedado un recuerdo imborrable que recogió acertadamente la inspiración de Saint Exúpery en su libro "VUELO NOCTURNO", donde pintó en toda su legendaria grandeza la gesta de los pilotos de Aeroposta. Ho, vuelven todos ellos al recuerdo; los caídos, como Próspero Palazo y César Brugo, inmolados entre la nieve cerca de Comodoro Rivadavia, donde una columna trunca los evoca; Negrín, caído en la ruta al Brasil; Fernández, muerto heroicamente en Castilla. Y los que se alejaron hacia otros rumbos, como Leonardo Selvetti, cuya mano segura evitara una tragedia en el río de la Plata; Arinetti, demostrando su maestría en lo que pudo ser la catástrofe de Lago Buenos Aires; Gross, Mignone e Irigoyen, el millonario del aire, que hoy, alejado de la aviación, evoca sin duda las horas inolvidables pasadas en ella en su retiro de estancia LA QUENA. Y los que siguen, los de ahora, los que continúan la gran tradición de Aeroposta y día a día, sereno el ánimo, despejada la mente, la mirada avizorando el horizonte, y la mano como de hierro en el timón de la máquina, conducen de un extremo a otro de la Patagonia y entre ella y la metrópoli, las invalorables cargas humanas que se confían a su pericia, a su entereza, a su capacidad.

Salud, Aeroposta, en el día de tus veinte años; salud, por todo lo que representas para la aviación argentina, por lo que has sido, eres y serás para la Patagonia. Salud, por los que cayeron en el sagrado cumplimiento del deber; salud, por los que se alejaron con la satisfacción de la labor cumplida; salud, por los que quedan y por los que siguen llevando bajo el cielo patagónico, a través de las calmas y las tempestades, un mensaje de paz, de progreso y de fraternidad en el sincrónico rugir de los motores y en la vibración de las alas de sus máquinas, que raudas y audaces, vencen las distancias. Y salud, por fin, por todos los que en las diversas y complejas tareas de una organización aerocomercial, personal administrativo, técnico y de maestranza, cumplen cada hora su cometido con el pensamiento puesto en el porvenir grandioso de la patria y de la aviación comercial argentina.

Se reunieron anoche los delegados locales del Automóvil Club Argentino con numerosas personas vinculadas con la organización de la llegada de la segunda etapa del Gran Premio de la República. Quedaron acordadas, con oficiales de ejército y policía, las medidas de seguridad a adoptarse; al respecto podemos adelantar que se procederá con todo rigor y que quienes no acaten las órdenes de las autoridades, que serán dadas para salvaguardar vidas, se harán pasibles de severas penalidades. También se trataron asuntos relacionados con el control de la prueba, información, etc. Se dispuso que mañana temprano, a las ocho horas, viajarán a Piedrabuena, a efectos de observar los trabajos de la construcción de un puente de pontones para el paso de los corredores, varios miembros de la comisión organizadora; el viaje lo harán por vía aérea; el avión irá pilo-

teado por Gerardo Ubaldo Lorenzo. La comisión llegará a las nueve a Comandante Luis Piedrabuena; de allí se trasladará a Cóndor Cliff aproximadamente a mediodía, siguiendo más tarde viaje de regreso pasando por Esperanza.

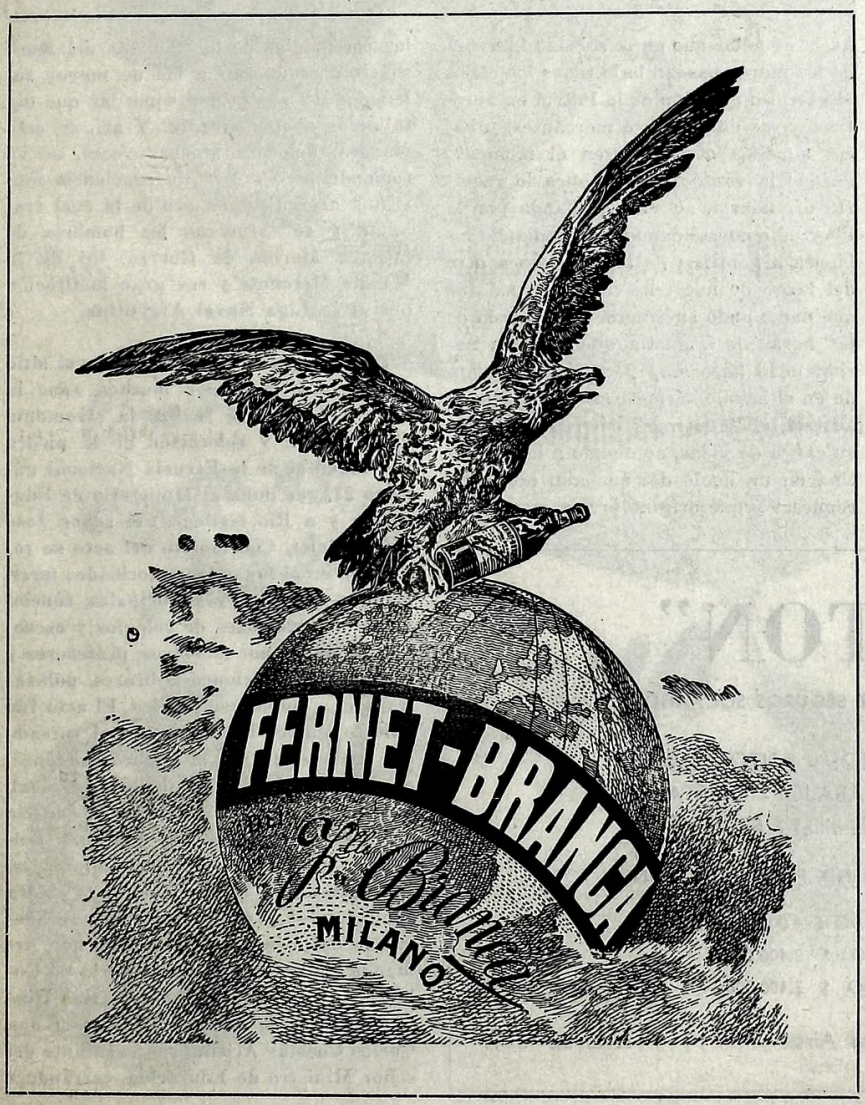
Las Heras, 5 de noviembre.

El 1º del corriente, con motivo de haber cumplido la empresa Aerocomercial Aeroposta Argentina su vigésimo año de vida al servicio del transporte comercial de pasajeros y correspondencia en el sur argentino, la agencia local sirvió un vino de honor, al que asistieron autoridades, representantes del comercio, personal de la agencia local, pobladores y vecinos.

Ofreció el vermouth en nombre de la empresa, el representante de la misma, señor José Mendia Rodrigo, quien en su alocución reseñó la intensa y eficiente labor cumplida por las alas de Aeroposta a lo largo de los 20 años transcurridos desde el 1º de noviembre de 1929 en que se iniciara el servicio con el primer vuelo desde Bahía Blanca, en aquel entonces cabecera de recorrido, hasta la hoy portentosa capital del sur, Comodoro Rivadavia.

San Julián, 9 de noviembre.

CUMPLEAÑOS. — Con motivo de su cumpleaños, la señorita Vilma E. Jones ofreció una fiesta a sus amistades, consistente en un baile que se llevó a cabo en la noche del 31 de octubre último en los salones del Club Independiente, a la que asistieron alrededor de un centenar de invitados. La señorita Jones fué obsequiada con delicados presentes, entre los cuales cabe destacar un álbum con una amable dedicatoria, que fué suscripto por toda la concurrencia en recuerdo del acontecimiento.



FÚTBOL. — Continuando la disputa del torneo "Minera Aluminé" se enfrentaron el domingo último en el field de Racing, primeramente los equipos de Atlético y Cuerpo Disciplinario, encuentro intensamente disputado y que finalizó con un empate de un tanto por bando. Seguidamente cotejaron fuerzas el puntero Racing e Independiente, imponiéndose este último en forma categórica: 6 a 2.

RACING FOOT-BALL CLUB. — En la Asamblea anual ordinaria realizada el 28 de octubre ppdo. fué renovada la C. D. de esta Institución, la que quedó integrada en la siguiente forma: Presidente, Sr. Rogelio Ugarte; Vicepresidente, Sr. Alfredo Braña; Secretario, Sr. Samuel D. González; Prosecretario, Sr. Juan Marinelic; Tesorero, Sr. Francisco García; Protesorero, Sr. Emilio Llaneza; Vocales, Sres. Enrique Tolkachier, Emiliano García, Luis Riera, Constantino Michudis y Eugenio Castro; Revisores de Cuentas, Sres. Guillermo Piñero y Florencio Borgialli.

ENLACE. — El sábado 4 del actual fué bendecido el enlace de la señorita María Viladrich con el señor Héctor Daniel Billone. En el acto civil dieron sus firmas los Sres. Samuel D. González y Pedro Kovacic, por parte de la novia, y el Dr. Carlos Pérez Vuidepot y Sr. Fernando Sánchez, por parte del novio. La ceremonia religiosa fué apadrinada por el Sr. Juan Viladrich, padre de la novia, y la Sra. Catalina K. de Bulat.

DOÑA PIERINA M. DE LEDESMA. — En la mañana del sábado último fueron inhumados los restos de la señora Pierina M. de Ledesma, cuyo deceso se produjo el 17 de octubre ppdo. en la Capital Federal, después de sufrir las alternativas de una penosa enfermedad. El acto del sepelio dió margen a una elocuente manifestación de pesar.

XX ANIVERSARIO DE LA IMPLANTACIÓN DE LA LÍNEA SUD DE LA AEROPOSTA ARGENTINA. — **Con un "cocktail" servido en los salones de la confitería Sportsman fué celebrado en San Julián el XXº Aniversario de la implantación de sus líneas por la Aeroposta Argentina. El acto, que contó con una concurrencia de alrededor de 120 personas, se desarrolló dentro de un marco de gran espiritualidad y animación, haciendo uso de la palabra en el momento oportuno, el representante local de dicha empresa, Sr. Julio Aloyz, cuya meditada disertación fué premiada con justicieros aplausos.**

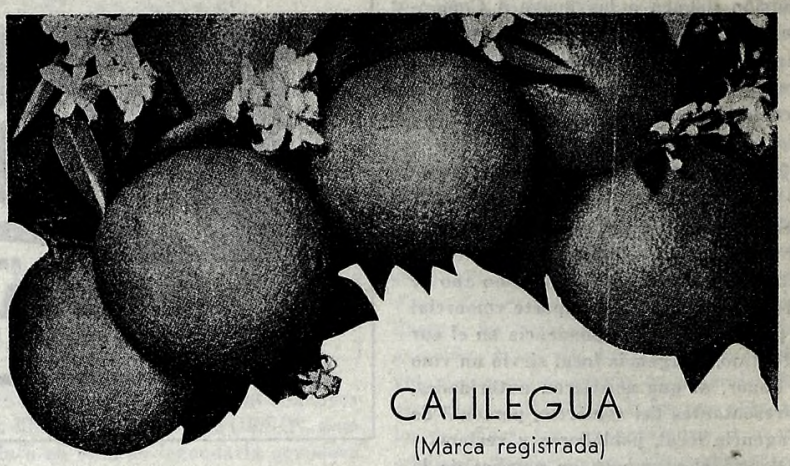
FERIA GANADERA DE CAÑADÓN LEÓN. — Los directivos de la Asociación Rural prosiguen activamente con los preparativos para la próxima feria ganadera que se realizará en esa localidad, durante los días 11, 12 y 13 del corriente, descartándose el éxito de la misma por el número de pobladores que han prometido su concurrencia y el número de reproductores inscriptos.

DON AUGUSTO MOY (Q. E. P. D.). — Imprevistamente dejó de existir en esta localidad, en las últimas horas del día 8 del actual, el antiguo y apreciado poblador de la zona, Don Augusto Moy. El sepelio de sus restos se efectuará hoy en horas de la tarde.

Río Gallegos, 13 de noviembre.

Finalizaron esta mañana, los actos con los cuales la Liga Naval Argentina celebró la tradicional "Semana del Mar". Los actos de hoy consistieron en: arrojar ofrendas florales a las aguas, ceremonia que se realizó en el muelle de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Posteriormente en la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de Luján, se ofició una solemne misa. Una vez más, con motivo de la "Semana del Mar", nuestras autoridades y nuestro pueblo, elevaron sus pensamientos hacia aquellos que en la soledad inmensa de los mares pasean bajo todos los cielos el glorioso pabellón de la Patria en nuestras naves de guerra o mercantes, y hacia aquellos otros que en el momento en que la voz de la República lo requirió ofrendaron su vida luchando por la libertad o consolidando y custodiando los bienes argentinos de un extremo a otro del largo de nuestras costas. Y así fué que nadie pudo sustraerse al recuerdo de las horas de angustia que vivió la nacionalidad hace muy poco tiempo, cuando en el helado hermetismo de la soledad austral, el "Fournier" entregara al mar su carga de vidas, sumiendo a la Argentina en un duelo del que aun no se ha repuesto y que originó precisamente que las ceremonias de la "Semana del Mar" se circunscribieran a las de mayor solemnidad y austeridad como las que detallamos oportunamente. Y así, de esta manera, dolorosa muchas veces, se va forjando poco a poco la conciencia marítima argentina, en pro de la cual trabajan y se esfuerzan los hombres de nuestra Marina de Guerra, los de la Marina Mercante y esa gran institución que es la Liga Naval Argentina.

Poco después de las 11.15, en el sitio donde funcionara por muchos años la Casa del Niño, se realizó la ceremonia de bendición y colocación de la piedra fundamental de la Escuela Nacional número 23, que dona al Ministerio de Educación y a Río Gallegos, el señor José Roger Balet. Con motivo del acto se reunieron en el lugar las autoridades territoriales, militares y municipales, funcionarios, delegaciones de colegios y escuelas, formadas por maestros, profesores y alumnos, delegaciones militares, policiales, etc., y numeroso público. El acto fué abierto con el Himno Nacional coreado con entusiasmo por el público asistente; después se hizó el pabellón nacional, ofreciendo luego la donación del edificio de la escuela el profesor don Juan Soldani en nombre del donante; de inmediato se procedió a la bendición de la piedra fundamental y a su colocación, agradeciendo después la donación el señor Armando Ballesteros, Subsecretario de Gobierno a cargo de la Secretaría. Hizo luego uso de la palabra el profesor don Carlos Cuestas Acosta, representante del señor Ministro de Educación, cerrándose



CALILEGUA
(Marca registrada)

Naranjas, Pomelos y Paltas

Al comprar fruta, insista en que sea de CALILEGUA, y obtendrá una fruta renombrada por su buena calidad y sabor delicioso, producto de la privilegiada región de CALILEGUA - Provincia de Jujuy.

Productores: LEACH'S ARGENTINE ESTATES, LTD.

Reconquista 336 — Buenos Aires
Calilegua, F.C.C.N.A. — Provincia de Jujuy

Azúcar y Alcohol — Ingenio "La Esperanza" — Prov. de Jujuy

"BOSTON"

COMPAÑIA ARGENTINA DE SEGUROS SOC. ANON.

INCENDIOS - MARITIMOS - AUTOMOVILES
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 $ 2.400.000.—
CAPITAL REALIZADO $ 2.400.000.—

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

el acto con la Marcha al Trabajo, coreada por los alumnos de colegios y escuelas.

Siguen los preparativos en el Club Hispano Americano, para la próxima celebración de sus tradicionales romerías anuales, que se efectuarán el próximo mes de diciembre. Diversas subcomisiones ya se hallan entregadas a la preparación de los planes correspondientes, que una vez llevados a la práctica habrán de brindar otro gran éxito a la entidad organizadora y una gran atracción a nuestra población.

San Julián, 22 de noviembre.

El domingo próximo pasado el Club Británico ofreció en honor de las autoridades locales con motivo de la finalización de la "Semana del Mar", un cocktail. El acto, que contó con la presencia de gran número de asociados e invitados especiales, transcurrió dentro de un marco de gran animación y alegría, prolongándose la agradable reunión hasta las primeras horas de la madrugada del lunes.

Por reciente resolución de la Jefatura de Policía, ha sido designado con el nombre de "Rastreador Fournier", el Destacamento de Policía que hasta ahora se denominaba "Monte Dinero", en homenaje póstumo al rastreador de nuestra Marina de Guerra y a sus tripulantes que perdieron la vida en las aguas de las costas patagónicas.

Se encuentran de regreso de la Capital Federal, los conocidos deportistas locales, señores José Christian y Tomás Cámeron, quienes, como es de conocimiento público, intervinieron en el Gran Premio de la República, y que por circunstancias fortuitas, muy ajenas a las excelentes condiciones que ambos poseen, se vieron obligados a desertar de la prueba. Este pueblo que tanto los había estimulado y alentado para tomar parte en la prueba, nuevamente les demostró su confianza, en el cocktail con que celebrando su arribo a ésta, se sirvió en el Bar Sportsman con la asistencia de numerosa concurrencia, que exteriorizó a la vez que el pesar por el contraste que había motivado la deserción, su seguridad en que ambos deportistas en próximas competencias habrían de poner de relieve sus óptimas condiciones para el deorte automovilístico.

El domingo próximo pasado prosiguió el torneo de foot-ball que se viene efectuando en esta localidad. El fuerte viento reinante conspiró contra el desarrollo de una buena técnica de juego, a pesar de lo cual, Rácing, evidentemente disminuído en su poderío por la ausencia de gran parte de sus titulares, logró imponerse a Club Atlético después de una lucha deslucida por 3 tantos contra 1. En el match final en el que se enfrentaron el Club Independiente y Cuerpo Disciplinario, a pesar del ya anotado inconveniente del viento, y en un match en el que abundaron las jugadas entusiastas, el club rojínegro obtuvo un categórico triunfo frente al equipo militar, a quien batió por la cuenta de 5 a 2. Con estos resultados encabezan la tabla de posiciones los clubes Rácing e Independiente. El próximo domingo corresponde medirse al Cuerpo Disciplinario v. Rácing y Atlético v. Independiente.

Organizada por el Club Cicilista San Julián se realizó el domingo próximo pasado la carrera denominada "Premio Argensud" para 3ª categoría, en un recorrido de 36 kilómetros 500 metros. Resultó triunfador el joven deportista Federico Mateo. En la prueba denominada "2 horas a la Americana", en un recorrido de 82 vueltas al circuito, resultó ganadora la pareja formada por Mario Ruiz y Carlos Romero; segundos se clasificaron: Miguel Vázquez y Roberto Velázquez y terceros: Justo Arbaizar y Roberto Vázquez.

Río Gallegos, 25 de noviembre.

Con éxito completo se inició ayer la misión que predican los Reverendos Padres Domingo Martínez y Carlos Ripoll. Diariamente a las nueve horas se lleva a cabo en la Iglesia Parroquial, la función dedicada a los niños, mientras que los oficios religiosos para mayores se vienen realizando con extraordinaria concurrencia de fieles diariamente a las 18 horas. En este ciclo de funciones religiosas se tratan los siguientes temas: hoy se habló sobre "Muestra viva: la conciencia cristiana". Para mañana sábado a las 18 se tratará sobre: "Nuestras relaciones con Dios", el domingo: "Errores de la humanidad"; lunes: "El bautismo; ceremonias; su significado"; el martes: "Cuidemos nuestros enfermos; recordemos nuestros muertos", y para el miércoles próximo: "Debilidades humanas, reacción, separación". Las autoridades de la parroquia local, solicitan a los fieles difundir entre sus familiares, amistades y allegados, noticias sobre este ciclo de interesantísimas disertaciones de elevado valor moral y espiritual, esperándose que en días próximos el templo habrá de verse colmado de fieles.

Caminos & Van Peborgh

SOC. DE RESP. LTDA.

CAPITAL m$n. 1.000.000

CONSIGNATARIOS

FRUTOS DEL PAIS Y HACIENDAS

ESCRITORIO: 25 DE MAYO 252
T. E. 33 (Avenida) 3908

BARRACA: HERRERA 2412
T. E. 21 (Barracas) 4197

DIR. TELEG. "CAMIVAN"
BUENOS AIRES

Mañana, aproximadamente a las 19 horas, arribará a nuestra capital la delegación de la Asociación de Ex-alumnos de la escuela nacional Nº 2 de Puerto Santa Cruz. Con motivo de la visita de dicha delegación, la asociación de Ex-alumnos de la Escuela Nacional Nº 1 de Río Gallegos, ha preparado diversos actos de recepción y agasajo a los visitantes. Mañana, una caravana de vehículos que partirá aproximadamente a las 18 horas, recibirá en Guer-Aike a la delegación visitante, cambiándose allí los saludos de práctica. Al llegar a nuestra capital, se recorrerán en caravana las arterias principales, dirigiéndose después los visitantes a la Escuela Nacional Nº 1, donde serán recibidos oficialmente por el Director del citado establecimiento, señor Martín G. Balbuena y por el Secretario de la Asociación de Ex-alumnos de la misma escuela; se desarrollará allí una breve y emotiva ceremonia, después de la cual los visitantes se dirigirán a sus alojamientos. Por la noche, a las 21.30, en el Cine Teatro Carrera se iniciará la extraordinaria función de carácter tradicionalista en el que las cosas de nuestra patria adquirirán el más alto matiz de su valor a través del entusiasmo de los aficionados intérpretes al canto, la danza y la poesía. Después de finalizar la función, aproximadamente a media noche, la Asociación Ex-alumnos de la escuela nacional Nº 1, realizará una recepción en el local de la Confitería Carrera en honor de la delegación visitante.

San Julián, 26 de noviembre.

Inesperadamente dejó de existir en su establecimiento ganadero, denominado estancia "La Lolita", el día 12 del actual, el antiguo vecino y poblador de la zona, don Félix Espinosa. El extinto, que contaba 65 años de edad, gozaba de la estima de todos los vecinos de la localidad, siendo muchos los testimonios de pesar que se hicieron llegar a sus familiares. Sus restos fueron inhumados el 16 del actual en el cementerio de Puerto Santa Cruz.

El domingo último se realizó la primera sesión de tiro del concurso "Clausura", para todas las categorías, con los siguientes resultados: Categoría Estímulo: 1º, Jorge Prinos, 53 puntos; 2º, Prudencio Romero, 36 puntos. Categoría "C": 1ª, señorita Viola Costanzo, con 77 puntos; 2ª, señorita Lidia Costanza, con 64 puntos. Categoría "B": 1º, Alfredo Vergnolle, con 105 puntos; 2º, Enrique Behm, con 96 puntos. Categoría "A": 1º, Luis Riveros, con 166 puntos; 2º, Julio Outeda, con 90 puntos.

Este concurso finalizará mañana y con el mismo se dará por terminada la actual temporada de tiro.

ALTEZA Aceite puro de Oliva

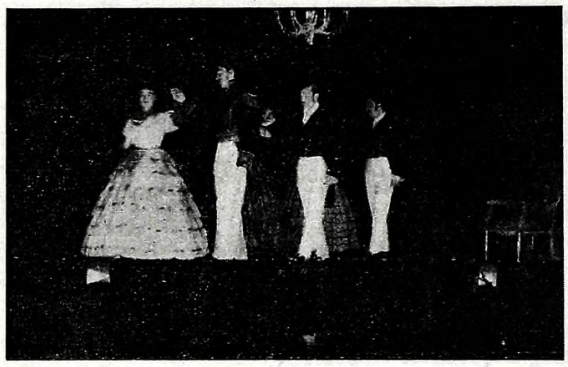
PROVENZAL Aceite comestible mezcla con oliva

C. I. P. O. Aceite comestible

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

PIDALO EN LA ANONIMA — 25 DE MAYO 122 — BUENOS AIRES

El pericón nacional.



El "cuándo".

El Día de la Tradición en Santa Cruz

Con señalado éxito realizó un festival la Asociación de Exalumnos de la Escuela Nacional Nº 2 el 10 de noviembre corriente, en celebración del Día de la Tradición. Las fotos recogen algunos aspectos principales de los números del programa correspondientes a interpretaciones de nuestro folklore.

Parejas que bailaron el pericón nacional. Sentados: Elvira Victoria, Alberto Grillo, Mariana Corigliano, Federico Agüera y María E. Bech. En pie: Raúl Martínez, Dolores Gil, José M. García Bedachour, Dora Martínez, Héctor Erazo e Inés Rodríguez. (Todos de derecha a izquierda.) El "cuándo" fué interpretado por las parejas Rodríguez-Grillo, Bech-Agüera y Martínez-García.

ANIS DEL MONO

UNIVERSALMENTE CONOCIDO
UNIVERSALMENTE PREFERIDO

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS PARA LA REPUBLICA ARGENTINA
MIGNAQUY & Cía. Soc. de Resp. Ltda. Capital $ 3.700.000.— m/n
BUENOS AIRES

Etchegaray, Arriarán & Cía

S. R. L. CAPITAL $ 5.500.000

Importadores - Mayoristas
Tienda - Tejidos - Mercería

☆

934 - ALSINA - 944
BUENOS AIRES

M. GUREVICH E HIJOS

S. R. L. — Capital $ 150.000 m/n.

●

ILUMINACIÓN
CALEFACCIÓN
CASA DE REPUESTOS

●

Av. Corrientes 2970
BUENOS AIRES

Escritorios: 79 - 1191
Ventas: 79 - 1509
Gerencia: 62 - 5484

EL BANCO DE GALICIA Y BUENOS AIRES

FUNDADO EN 1905

facilita la realización de negocios con el Exterior y especialmente con ESPAÑA

●

CORRESPONSALES EN EL INTERIOR

Y EXTERIOR DEL PAIS

Casa Matriz: CANGALLO 415 - 39

y 9 Sucursales en la Capital Federal

y Provincia de Buenos Aires

FRANCISCO REPETTO E HIJOS

SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA

Capital $ 2.000.000 m/n.

ASERRADERO - MADERAS - IMPORTADORES

Teléfono:
58 - Gaona - 0028

GALICIA 2030 (R. 16) BUENOS AIRES

ACCESORIOS Y REPUESTOS PARA AUTOMÓVILES
HERRAMIENTAS PARA MECÁNICOS

FREIRE Y CÍA.

IMPORTADORES

657 - Paraná - 665
BUENOS AIRES

Contaduría: T. E. 38 - 0892
T. E. 37 - 1125
Ventas: T. E. 37 - 9949

ALMACEN NAVAL

FERRETERIA - PINTURERIA

Vda. de Enrique Figari

CASA IMPORTADORA

Guinches, Anclas, Cadenas - Utiles para Máquinas - Gomas, Empaquetaduras, Aceites Minerales, Cabos Manila, Sisal, Cairo y Cáñamo - Especialidad en Cabos de Acero, Pinturas, Barnices, Estopas, Lonas, Brea y Alquitrán.

1453 - NECOCHEA - 1459

Depósito: NECOCHEA - 1469

Teléfonos:
T. E. 21, Barr. 0586 y 0746
COOP. T. 209 BOCA

BUENOS AIRES

ORTELLI HNOS. & CÍA.

MATERIALES Y ARTEFACTOS SANITARIOS
ELECTRICIDAD

∞

366 - J. E. URIBURU - 370 BUENOS AIRES

"CODES" — "CULTOR" — "CLÁSICO"
Marcas Registradas

J. SAEZ Y CÍA. S. R. L.

CAPITAL M$N. 750.000.00

FABRICANTES

∞

Av. Corrientes 2028

Fábrica: T. E. 47 - 3415
Ventas: T. E. 47 - 4676

BUENOS AIRES

MURRAY, LEA & CÍA.

IMPORTADORES
REPRESENTANTES

•

RIVADAVIA 1142 BUENOS AIRES

TALABARTERÍA, LOMILLERÍA Y FÁBRICA DE PECHERAS

SIFFREDI Hnos.
SUCESORES DE SIFFREDI E HIJOS

•

Ventas por Mayor

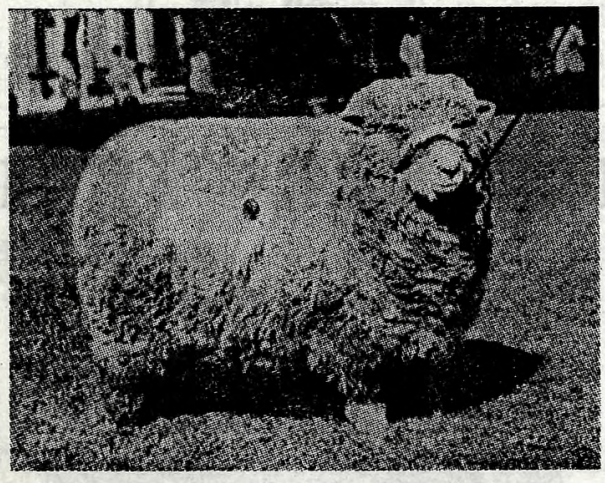
•

3164 - INCLÁN - 3166
(UC. 23 - Reparto 3)
T. E. 61, CORRALES 0557
BUENOS AIRES

Sociedad Anónima Estancias "MAURICIO BRAUN" Ltda.

Venta permanente de reproductores de pedigree y puros por cruza de las razas

Romney Marsh, Corriedale y Merino Australiano



BORREGA ROMNEY MARSH

PEDIDOS O INFORMES: Avda. R. SÁENZ PEÑA 547 BUENOS AIRES

DESINCRUSTANTE
PARA CALDERAS

Armando Santori

Remedios de Escalada de San Martín 3605

T. E. 20 - 8797

Valentín Alsina - Avellaneda

¿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

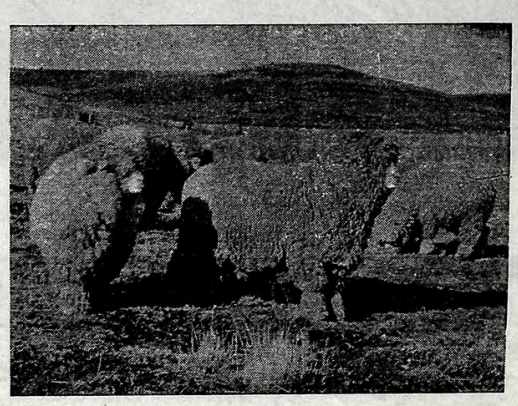
CAP

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES

ESTANCIAS "SARA BRAUN" S. A.

Av. R. SAENZ PEÑA 547 - BUENOS AIRES

Venta de carneros y ovejas Corriedale puros de pedigree y puros por cruza.



Nuestros establecimientos cuentan con las mejores corrientes de sangre provenientes de las principales cabañas de Nueva Zelandia. El continuo cruzamiento de sus majadas, ha producido un tipo de animal fuerte y de hermoso vellón.

Borregos de Pedigree

ESTANCIA "SARA" (Tierra del Fuego)
ESTANCIA "SOFIA" (Río Gallegos)
ESTANCIA "BELLA VISTA" (Río Gallegos)
ESTANCIA "ROSPENTEK" (Río Gallegos)

FORMULE SUS CONSULTAS A NUESTRAS OFICINAS O EN NUESTROS ESTABLECIMIENTOS

Guía Comercial y Profesional de la Patagonia

Río Gallegos

San Julián

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

GM REPUESTOS LEGITIMOS

J. F. PEÑA e Hijos

Concesionario
Teléfono Nº 2
Cte. Luis Piedrabuena
(Territ. de Santa Cruz)

Usina Eléctrica de Luz y Fuerza

Cte. LUIS PIEDRABUENA

CONFITERIA "CARRERA"
de
VLADIMIRO JAKIC
Servicio especial de Lunch a domicilio
Roca esq. Fagnano — Tel. 179
RIO GALLEGOS

PANCHO'S BAR

FRANCISCO BRIZIC
Venta de Bebidas y Café Express
Puerto Santa Cruz

H. W. C. Rollitt y Cía.

Representaciones:
Angel Vélaz y Cía. Ltda., S. A.
Cía. Seguros "Nueva Zelandia"
The Prudential Assurance Co.
Antisárnicos "Little"
Vacunas y Productos "Beta"
Rootes (Argentina S. A. Automóviles y Camiones).
Contabilidades - Agentes Marítimos
Administración de estancias
C. Correo 42 - Tel. 77 - Pto. S. Cruz

HOTEL VICTORIA

Atendido por sus dueños
Puerto Santa Cruz - Teléf. 71

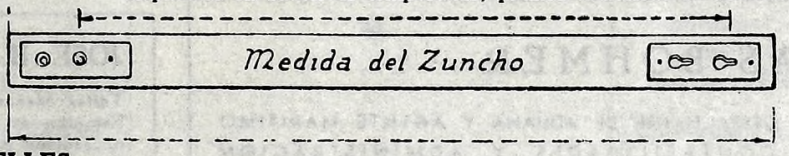
Dr. Eduardo Canosa

Doctor en Medicina
M. P. 0.7668
Consultas: 14 a 17 horas
Puerto Santa Cruz - Teléfono 69

EUGENIO LLUIS

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

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 ARGUELLES **RIO GALLEGOS**

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES **COMISIONES** **CONTABILIDAD**

SARMIENTO 24 **RIO GALLEGOS**

Río Gallegos - San Julián - Santa Cruz
Piedrabuena - Puerto Deseado

Fotografía "ROIL"
Trabajos de primera calidad
Venta de Albumes para fotografía - Gran existencia de fotos del Lago Argentino.
ZAPIOLA 166 RIO GALLEGOS

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

SCHCLAREK HNOS.
Sucesores de LUIS SCHLAREK
Mercaderías Generales
Frutos del País.
C. Correo 27 Teléfono 51
Puerto San Julián

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

Empresa de Transportes
"LOS COLORADOS"
de Francisco L. Vázquez
Entre San Julián y los Ventisqueros
C. Correo 73 Tel. 134
SAN JULIAN

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

ANGEL A. SUREDA
CONTADOR
Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Flota Mercante del Estado - Curto, González y Cía., Consignatarios
Sarmiento 204 - Tel. 288 - R. Gallegos

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

"La Casa del Automóvil"
de
EUSEBIO ILHERO
Mons. Fagnano y Zapiola
RIO GALLEGOS

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

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)

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

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

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

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

"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

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

Alberto R. Segovia
DESPACHANTE DE ADUANA
Importación - Exportación
Representaciones - Seguros
Telegramas "ASEGOVIA"
Río Gallegos - Terr. Santa Cruz

ESCRITORIO ELBOURNE SOC. COM. COL.
SEGUROS - CONTABILIDADES - REPRESENTACIONES
COMPRA VENTA: HACIENDA - FRUTOS - PROPIEDADES
CONCESIONARIOS STUDEBAKER
CASILLA CORREO 21 RIO GALLEGOS (Santa Cruz)

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

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 Carnota
DENTISTA
CIRUJANO
25 DE MAYO 43
TEL. 158 RIO GALLEGOS

◆

Julio Aloyz
Comisiones y Representaciones - Lanas - Cueros
Haciendas
S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

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

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.

●

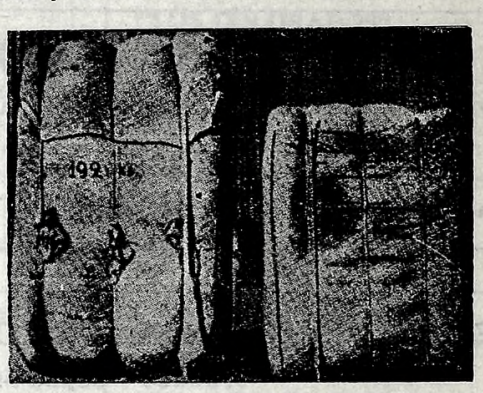
Oficinas en todas las localidades

Administración: Trelew (Ch.)
Oficina en Bs. As.: Avenida de Mayo 769
Dir. Tel.: "Tramgónicos" - T. E. 34-Defensa 9968

Trelew
Puerto Deseado
Comodoro Rivadavia
Las Heras
Sarmiento

Los Fletes Aumentan

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

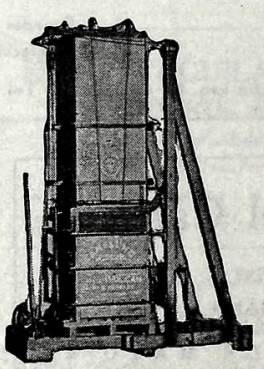


Prensado corriente **Prensado con prensa Amelung**

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

"AGENCIA REAL"
LOTERIA - CAMBIOS
San Martín 358 - Tel. 353
Comodoro Rivadavia

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

Dr. Amadeo Antonelli
Médico Cirujano
Tel. 58 - Las Heras - Sta. Cruz

BERENGUEL
Fotografía
Retratos de calidad
SAN MARTIN 288 - TEL. 304
COMODORO RIVADAVIA

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

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

HOTEL "OROZ"
de
M. BRITAPAJA
SARMIENTO
ZONA MILITAR DE C. RIVADAVIA

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
COMODORO RIVADAVIA

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

Empresa
LUZ Y FUERZA
COCOZ Hnos.
Anexo: Instalaciones eléctricas e Industriales - Mosaicos calcáreos y graníticos
PUERTO DESEADO

"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

ESTACIÓN DE SERVICIO
de PEDRO MARTINEZ
Repuestos y Accesorios - Lavado y Engrase
Carburación y Encendido-Venta de Nafta y Aceites
PUERTO DESEADO

CONFITERIA "IDEAL"

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

de

GEHRUNG & NURNBERG

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

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)

BAR ESPAÑOL

de **SANZ, CHASCO y OCA**

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

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

FARMACIA

MARGARA

•

TRELEW - CHUBUT

Dr. E. Carlos Saglietto

ABOGADO

Trelew - Tel. 180 - (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

Comodoro Rivadavia
Trelew

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)**

Dr. PEDRO N. SILVA

MEDICO

TRELEW **Teléf. 72**

AUTOMOTOR

JULIO RAUL IÑON

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

Rivadavia 340 - Trelew (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**

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)

EMILIO J. DUPOUEY

ESCRIBANO

Registro Nº 3

Trelew **(Chubut)**

"MERCADO MODELO"

Remitimos encomiendas de Granjas a cualquier parte del país.

Trelew **Calle 25 de Mayo 191**

CASA AMARILLA

de
EDUARDO MONTES
Ramos Generales

Trelew **(Chubut)**

Aserradero KREBS HNOS.

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

Trelew **(Chubut)**

Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

TRELEW

Farmacia Nizetich

España Nº 30 Teléf. Nº 69
Trelew - Chubut

J. A. LAFONT

SEGUROS GENERALES

New Zealand Insurance Co. Ltd.
Sun Life Assurance of Canadá
COMODORO RIVADAVIA

HOTEL COLON
COMODORO RIVADAVIA

Soc. Resp. Ltda.
Teléfono 283 - Casilla Correo 5187
San Martin 341

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, línea 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.

FARMACIA MODERNA
Dr. Andrés G. Blaiotta
Recetas
SAN MARTIN 380 TELEFONO 180
COMODORO RIVADAVIA

Churrasquería "LA PATAGONIA"
de
JULIO OVIEDO
San Martín 420 Teléf. 66
Comodoro Rivadavia

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

SMITH HERMANOS
Martilleros Públicos
Belgrano 869-77 Teléf. 293
COMODORO RIVADAVIA

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

EDMUNDO HUMPHREYS
Martillero Público
Comisiones
Representaciones
San Martín 119 - Teléfono 236
Comodoro Rivadavia - Zona Militar

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

◆

Taller "JUVENTUD"
de
REYMUNDO y LIRES Hnos.
Taller Mecánico - Chapista - Pintura Duco - Soldadura Autógena y Eléctrica - Mecánica en General
B. MITRE 951 Teléf. 457

Comidas C C Bebidas
HOTEL
R. M. DIAZ ROLDAN
Alojamiento
25 de Mayo 944 C. Rivadavia

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

"CASA BRAÑA"
de
HECTOR M. BRAÑA
Nafta ASTRA y Lubrificantes
San Martín 16 - Tel. 118 - C. Riv.

PELUQUERIA - LOTERIA
LAZARO CAMPOS
San Martín 402 - Com. Rivad.

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.

Tierra del Fuego

◆

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

SOCIEDAD ANONIMA GANADERA ARGENTINA

"MENENDEZ - BEHETY"

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

63ª EXPOSICION NACIONAL DE GANADERIA EN PALERMO (1949)
PREMIOS OBTENIDOS EN RAZA "CORRIEDALE"

CARNEROS Y BORREGOS

2 SEGUND. PREMIOS	2 PRIMEROS PREMIOS
1 TERCER PREMIO	2 SEGUND. PREMIOS
1 MENCIÓN	1 CUARTO PREMIO
	1 QUINTO PREMIO
	2 MENCIONES

OVEJAS Y BORREGAS

1er. PREM.: CAMPEÓN OVEJA Y GRAN CAMPEÓN HEMBRA	2 PRIMEROS PREMIOS
1 TERCER PREMIO	3 SEGUND. PREMIOS
1 QUINTO PREMIO	1 TERCER PREMIO
	1 CUARTO PREMIO
	1 MENCIÓN

Campeón Oveja y Gran Campeón Hembra.

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) — "JU IA" (Terr. S Cruz) — "JOSE MENENDEZ" Río Grande (T. del Fuego) — "LAS ACACIAS" Olivera (Prov. de Bs. As.)

CABAÑA
"MONTE LEON"

SANTA CRUZ — **Terr. Santa Cruz**

DESDE EL AÑO 1940 PRESENTA SUS PRODUCTOS A EXPOSICION, HABIENDO OBTENIDO DESDE ESE ENTONCES

27 CAMPEONES Y 27 RESERVADOS

AÑO 1949

PRODUCTOS PRESENTADOS

EN

COMODORO RIVADAVIA

SANTA CRUZ Y RIO GALLEGOS

Gran Campeón Corriedale, presentado en Comodoro Rivadavia, 1949.

COMODORO RIVADAVIA

Entre otros premios: Gran Campeón Borrego, Reservado Campeón Borrego y Premio Conjunto.

SANTA CRUZ

Entre otros premios: Campeón Borrego, Reservado Campeón Borrego, Premio Conjunto, Gran Campeón y Reservado Campeán.

RIO GALLEGOS (Internacional)

Entre otros premios: Campeón Borrego, Reservado Campeón Borrego, Premio Conjunto, Gran Campeón de la raza.

AÑO 1949

BORREGAS PRESENTADAS EN SANTA CRUZ Y RIO GALLEGOS

SANTA CRUZ

Entre otros premios: Campeona p. de pedigree. Reservada p. de pedigree, Campeona de la raza y Reservada Campeona de la raza.

RIO GALLEGOS (Internacional)

Entre otros premios: Reservada de Gran campeona pedigree, Premio Conjunto pedigree y Gran Campeona de la raza.

VENTA PERMANENTE DE PRODUCTORES CORRIEDALE DE PEDIGREE Y PUROS POR CRUZA.

POR INFORMES DIRIGIRSE A LA CABAÑA O ESCRITORIO DEL SEÑOR

AURICIO BRAUN, AVENIDA R. S. PEÑA 547, 2º PISO - BUENOS AIRES

ÚLTIMAS EDICIONES

EE

GRANDES ENSAYISTAS:

LA CIVILIZACIÓN PUESTA A PRUEBA, por ARNOLD J. TOYNBEE

Este es el primer libro de Toynbee publicado en español. El pensador cuya concepción de la historia ha replanteado fecundamente algunos de los más graves problemas del hombre contemporáneo —y de todos los tiempos— sintetiza en este libro, clara y jugosamente, ciertos temas centrales de su amplísimo *Estudio de la Historia* ..... R. $ 14.—

GRANDES NOVELISTAS:

MEMORIAS DE MI VIDA MUERTA, por GEORGE MOORE

Este libro de biografía novelada, y acaso imaginaria, es uno de los más inagotables de la literatura moderna. En sus páginas, un extraordinario escritor congrega queridos recuerdos del París de Verlaine y de Manet. "La memoria de todo hombre —dice— es un espejo de damas muertas..." ..... R. $ 12.—

EL SÉPTIMO CÍRCULO:

CORRIENDO HACIA LA MUERTE, por PATRICK QUENTIN

Peter Duluth, el desilusionado y perspicaz detective de los *Enigmas*, investiga en esta apasionante novela el misterioso crimen que pusiera fin a la vida de la bella Deborah Brand. Este acontecimiento es el primero de una cadena de hechos que ponen de manifiesto toda la excepcional inventiva de Patrick Quentin ..... R. $ 6.50

EL DUEÑO DE LA MUERTE, por ANTHONY BERKELEY

Lawrence Todhunter, escrupuloso y atildado caballero inglés, sabe por su médico que morirá próximamente. Resuelve cumplir, antes de morir, una acción benéfica y útil: eliminará de la tierra a una persona perjudicial. Urde y ejecuta un crimen perfecto... Para algunos críticos es este libro el más brillante de los de Anthony Berkeley (Volumen extra) ..... R. $ 9.—

SELECCIÓN EMECÉ DE OBRAS CONTEMPORÁNEAS:

EL EXISTENCIALISMO, FILOSOFÍA DE NUESTRO TIEMPO, por TRISTÁN D'ATHAYDE

Una síntesis polémica, intensa, rigurosa, del grave conjunto de problemas que, desde Kierkegaard hasta Sartre, ha desarrollado el existencialismo. Es, además, una visión total y esclarecedora del complejo mundo de la filosofía contemporánea. Se trata de un señalado aporte del destacado escritor brasileño Tristán D'Athayde (Alceu de Amoroso Lima) ..... R. $ 4.50

SOLICITE NUESTRO ÚLTIMO CATÁLOGO, POR CARTA O EN

EMECÉ EDITORES, S. A.

SAN MARTÍN 427 — BUENOS AIRES

USON PUBL.

Hacía AÑOS que no comía TAN BIEN...

¡Pruebe ORO RUBIO! El nuevo y exquisito aceite - para mesa y cocina - de gran finura y rendimiento, por su extraordinario fluidez.

Pida HOY MISMO una botella a nuestro ALMACEN y su mesa estará siempre de fiesta. Su precio módico lo pone al alcance de todos los hogares.

Aceite Comestible

ORO RUBIO

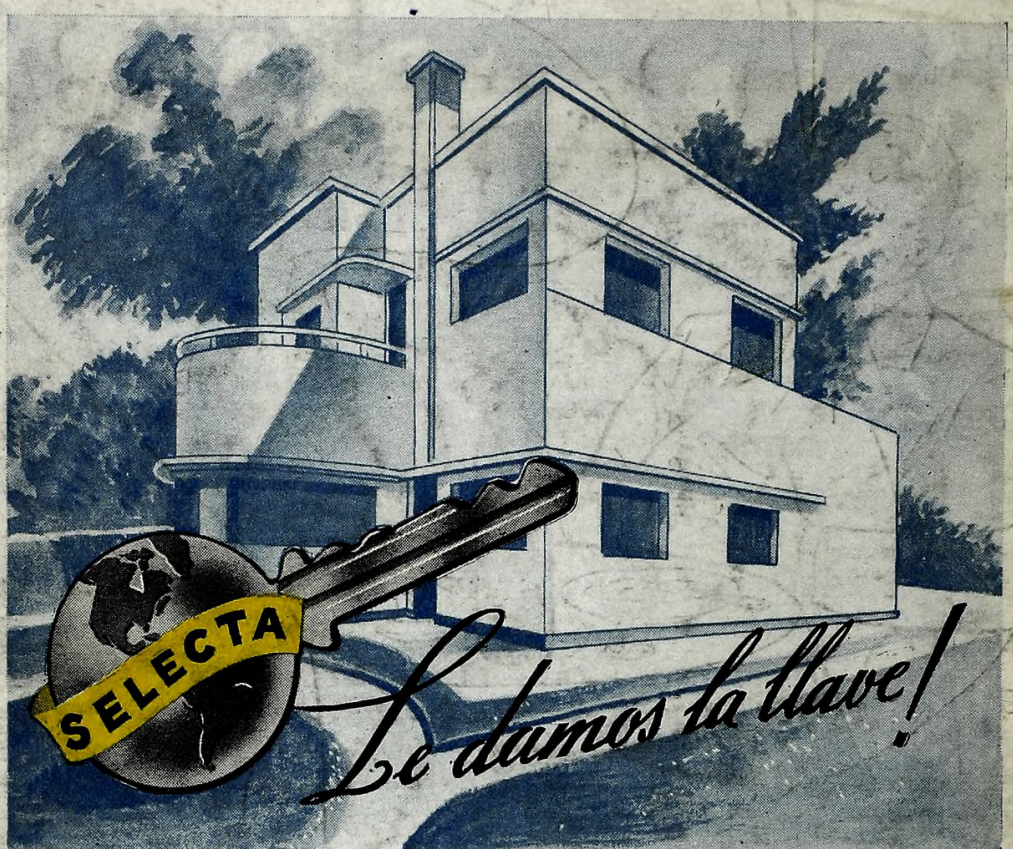
PURO, BRILLANTE Y PRECIADO, COMO EL ORO MISMO

En venta:

SOCIEDAD ANONIMA Import. y Export. de la PATAGONIA

ANTES DE CONSTRUIR...

¡Consúltenos!



Le proveeremos todos los artículos de madera para su obra

PUERTAS, VENTANAS, CELOSIAS, CORTINAS,

M "SELECTA" R

MADERAS CEPILLADAS, MACHIHEMBRADOS, MOLDURAS

PARQUET M "ROBLINA" R

◆

B. SCAPUZZI e Hijos S. R. L.

CAPITAL $ 500.000.-

METAN 4129 BUENOS AIRES T. E. 43 - 4445

CORREO ARGENTINO Central B.
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 151

COMPAÑÍA IMPRESORA ARGENTINA, S. A. - ALSINA 2049, BS. AS.