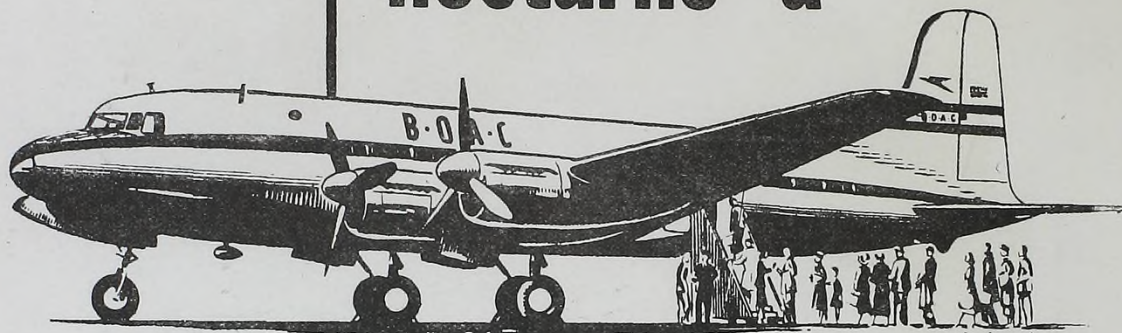


Argentina Austral



CANALES FUEGUINOS. (Foto de José Suárez, especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Cómodo vuelo nocturno a



Rio de Janeiro

Una ventaja más de B·O·A·C

2 vuelos por semana
DOMINGOS Y MIERCOLES

Salida: a las 22 hs., previa cena en el aeropuerto, arribando a Río a la madrugada siguiente.

Para los que viajan a RIO DE JANEIRO, B·O·A·C brinda un servicio nocturno ideal, que completa la perfecta atención, puntualidad, experiencia y cortesía de las alas británicas.

Parta en hora cómoda... y vuele confortablemente en las famosas aeronaves de la línea aérea británica!...

Consulte tarifas e itinerarios en su agencia de viajes o en

Reconquista 375 - T. E. 31 - 3438-9-0

Y RECUERDE... QUE PARA

B·O·A·C

LO PRINCIPAL ES UD.



DE TAL PALO...

Cooper fué el primero en crear, en 1843, un antiséptico en polvo, los famosos Polvos de Cooper, conocidos y usados en el mundo entero.

Como digno fruto de su experiencia secular, Cooper produjo, en 1950, el primer baño antiséptico en polvo, a base de "Gammexane", aprobado por el Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación y puesto a la venta bajo el nombre de POLVO GAMATOX COOPER!

Usado con gran éxito en la Patagonia durante los últimos dos años y medio, ahora nuestras existencias nos permiten ofrecerlo a todo el país.

Solicite folleto explicativo

POLVO GAMATOX COOPER

Cada paquete prepara mil (1000) litros de baño.



A BASE DE "GAMMEXANE"



Cajones de madera con 4 cajas de cartón, conteniendo cada una 4 paquetes de 1 kilo 250 gramos.

WILLIAM COOPER & NEPHEWS (SOUTH AMERICA) LTD.
SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y COMERCIAL
25 DE MAYO 489 BUENOS AIRES

DOS PRODUCTOS DE RECONOCIDA CALIDAD

**GRAN VINO
CANCILLER**



Cabernet-Traminer Rouge
Pinot Gris

**GRAN VINO
LA COLINA**



Añejo Tinto - Añejo Blanco
Pinot - Rubí

Con el prestigio
de
Bodegas y Viñedos

GIOL

En sus
tipos

SOCIEDAD ANONIMA GANADERA ARGENTINA

"MENENDEZ-BEHETY"

Av. Presidente R. Sáenz Peña 547

Buenos Aires

65°. EXPOSICION NACIONAL DE GANADERIA PALERMO 1951

PREMIOS OBTENIDOS

- 1 Gran Campeón Hembra y Campeón Borrega
- 1 Campeón Borrego
- 1 Reservado Campeón Oveja
- 7 Primeros Premios
- 5 Segundos Premios
- 3 Terceros Premios
- 1 Cuarto Premio
- 1 Quinto Premio
- 2 Premios Conjunto
- Copa Pueyrredón
- Premio Mejor Cabeza
- Premio Mejor Vellón



Gran Campeón Hembra Campeón borrega, 20-7-51

Venta permanente de reproductores CORRIEDALE
puros de pedigree y puros por cruza a campo
para majadas general.

C A B A Ñ A S

"María Behety"
Río Grande (Tierra del Fuego)

"José Menéndez"
Río Grande (Tierra del Fuego)

"Julia"
Santa Cruz

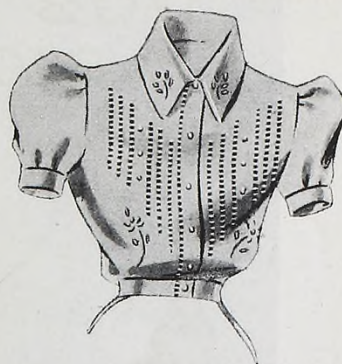
"Las Acacias"
Olivera F.C.N.D.F.S.

CALZADO Y CARTERAS DE ULTIMA MODA

Confeccionados con cueros de primera calidad. Modernos estilos de calzado con taco "trotteur" o Luis XV, en becerro, charol, gamuza, cocodrilo, etc.

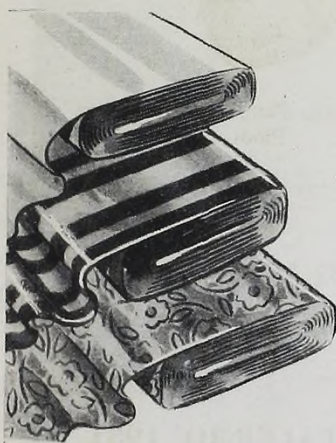


BLUSAS Y LENCERIA FINA PARA DAMAS



Originales prendas en telas de algodón, rayón, satín, etc., en colores de moda.

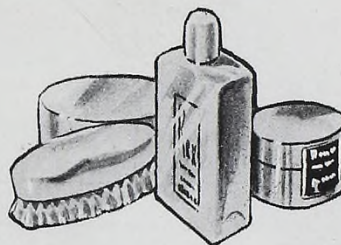
TEJIDOS PRIMICIAS DE LA MODA



Fascinadora colección de algodones, lanas, voiles, organdies, tafetas, brines, hilos, etc., en colores lisos, escoceses o estampados.

ARTICULOS DE TOCADOR Y PERFUMERIA

Disponemos del más extenso surtido en perfumes, cremas, jabones, polvos, esmaltes, lociones.

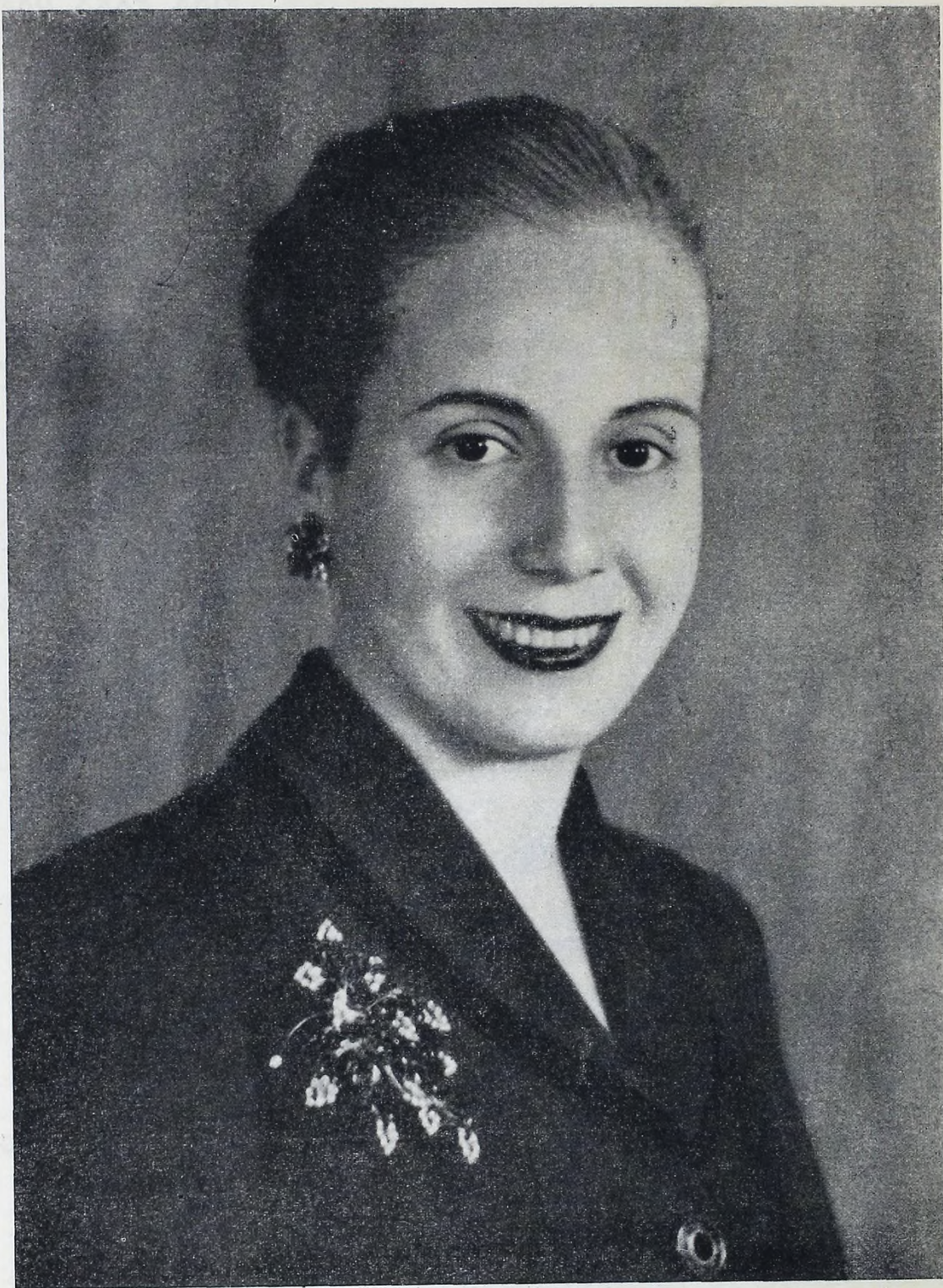


También medias y pañuelos para señora: es una de nuestras especialidades.

PARA EL ADORNO DEL HOGAR

Regalos, servicios de mesa, blanco, bazar y mantelería: ofrecemos lo mejor en calidad y buen gusto.





A la Revista Argentina Austral
con toda simpatía.
Eva Perón
2 V 1950.



Inscrito en el Registro de
Propiedad Intelectual N° 204.421

Editada por la Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora de la Patagonia

Dirección y Administración:

Avda. Presidente Roque Sáenz Peña 547

T. E. 33 (Avenida) 0503

AÑO XXIV - NUMERO 252

JULIO DE 1952

BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA DE ESTA REVISTA
FUERA DE LA PATAGONIA
\$ 1.50 MONEDA ARGENTINA

EVA PERON

En máquina la impresión del presente número, somos interrumpidos por una noticia que ya recientes informaciones permitían esperar:

Eva Perón ha dejado de existir.

Se ha extinguido la luz de una vida extraordinaria, intensa en propósitos, colmada de acciones, perdurable en obras e inmortalizada en el corazón de este pueblo suyo que ella amó y supo amar por encima de todas las demás razones de su propia y personal existencia, pueblo que con la poderosa expresión de dolor a que asistimos mientras escribimos estas líneas, hoy se adelanta y responde por anticipado a todas las preguntas que la posteridad reserva para las personalidades más ilustres.

ARGENTINA AUSTRAL también recuerda en esta hora la especial atención con que fué distinguida en oportunidad no muy lejana (nuestro número dedicado al Libertador General San Martín) y de la cual es emotivo testimonio la fotografía que una vez más aquí reproducimos, junto con esas palabras que trazó su mano, dictadas, cual todas las suyas, por su generosidad.

Que Aquel a quien hoy se dirige la oración de todos los labios la reciba en el lugar de sus elegidos.



PLANA MAYOR DE "LA ARGENTINA" EN SU VIAJE DE INSTRUCCIÓN AL PACÍFICO (1888-1889).

De izquierda a derecha, sentados: Adolfo M. Díaz, Manuel Domecq García, Martín Rivadavia, Juan A. Martín, Rafael García Mansilla; en pie: Julián Irizar, José Moneta, Guillermo Lauder, Gerardo Verlotta, José Mascarelo, José Casas y Guillermo Mulvany.

En el artículo que sigue nuestro distinguido colaborador se enfrenta con dos de los sucesos más inolvidables en la vida de todo hombre de mar a partir de Magallanes: cruzar el Estrecho y doblar el cabo de Hornos. Ese conjunto de peripecias para las cuales se asocian corrientes y mareas, cerrazones y vendavales, rocas disimuladas y borrascas que nada anuncia, constituye un viejo tema en las páginas de esta revista, pero siempre inagotable y siempre renovado en los relatos de los buenos observadores; con mayor motivo si consideramos las circunstancias del viaje del almirante Martín a través de esos recuerdos personales suyos, tan vivientes en su memoria y tan completos en matices y pormenores de toda índole.

Corbeta "La Argentina"

comandada por el capitán de fragata Martín Rivadavia

Segundo viaje de aplicación en el extranjero (1888 - 1889)

Por el almirante JUAN A. MARTIN

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

La dotación de la corbeta quedó constituida por el siguiente personal:

Comandante C. de F.: Martín Rivadavia (Colegio Militar 1ª época).
2do. Comandante T. de N.: Manuel Domecq García (E. N. 4ª Promoción).

Oficial de Derrota: Juan A. Martín (E. N. 8ª Promoción).
Comandante Cía. Cadetes T. de F.: Manuel A. Barraza (E. N. 6ª Promoción).

Oficial de Artillería T. de F.: Adolfo A. Díaz (E. N. 8ª Promoción).
Oficial de Maniobra T. de F.: Rafael García Mansilla (E. N. Francesa).

Oficial de Detall A. de N.: Gerardo Valotta (G. M. de la "C. de Hornos").

Oficial de las embarcaciones menores A. de F.: José M. Mascarello (G. M. de la "C. de Hornos").

Ayudante Cía. de Cadetes A. de F.: Adolfo Lamarque (E. N. 10ª Promoción).

Ayudante de maniobras A. de F.: Ramón Casas (E. N. 10ª Promoción).

Ayudante de Derrota A. de F.: José Moneta (E. N. 11ª Promoción).

Ayudante de Artillería A. de F.: Julián Irizar (E. N. 11ª Promoción).

Cirujano Primera Clase: Dr. Fidel Zelada

Comisario Contador: Pedro Eglis

Maquinista Primero: Guillermo Lauder. Inglés naturalizado.

Maquinista Segundo: Cosme Gregory, Triestino.

Maquinista Tercero: Eduardo Mulvany. Encargado Talleres Marina.

Guardiamarinas, promoción XII (primera que egresaba de la escuela con este grado): Tomás Zurueta, Leopoldo Pérez, Vicente Oliden, José Pereyra, Bernabé Meroño, Ernesto Anabia, José V. Luisoni, César Noguera y Alfredo Malbrán.

Cadetes embarcados, 4º Año: Ismael Galíndez, Jacinto Z. Caminos, Guillermo Jones Brown, Miguel Otaño, Virgilio Moreno Verá, Julio Córdoba, Pedro Padilla, Julio Goulú, César Maranga, Ezequiel Guttero, Miguel Giralt, Florencio Donovan, Carlos González, Adolfo E. O'Connor.

3er. Año: Guillermo Doll, León Jaudin, Alfredo Iglesias, Daniel Carmody, Guillermo Jürgensen, Víctor M. Cardassi, Miguel Bardi, Eduardo Pizzamiglio, Federico Casado, Jorge Siches, Eduardo Méndez, Enrique Gil y Francisco Borges.

Total a bordo 152, de los cuales 96 de tripulación.

Cumpliendo la orden presidencial dada por señales "La Argentina" levó anclas iniciando la navegación; nos detuvimos media hora en rada exterior, fondeadero de la escuadra, donde el Comandante se trasladó a "La Uruguay" delegando el mando de ese buque del que era titular en el T. de F. Rojas Torres, 2do. Comandante que quedaba interinamente al mando del buque. Mientras navegábamos se llenaron los tanques de agua dulce y se

amarinaba el buque. A las 11 de la noche nos detuvimos en Punta del Indio donde estaba el monitor "Andes" en reemplazo provisional del pontón-faro que estaba en reparaciones; se dejó correspondencia y algunos marineros enfermos.

El Comandante abrió el pliego de las instrucciones para el viaje, que duraría 6 meses, en misión de representación y visita de amistad a Chile y el Perú; debía navegarse a vela regresando a la vuelta por el cabo de Hornos; la navegación a máquina sólo se haría al pasar el Estrecho, los canales occidentales y en las entradas y salidas de puerto.

En el primer viaje de instrucción de la E. N. al extranjero, para embarcarse en "La Argentina" en construcción, nos despidió en la rada el Ministro de Guerra y Marina General Victorica en nombre del Presidente de la República en un discurso patriótico y emocionante para los que se iniciaban en la carrera de marina, expresando la confianza del gobierno en la utilidad del viaje y que la dotación del buque y la escuela se desempeñarían correctamente haciendo honor a la bandera que izarían al tope.

En este segundo viaje al extranjero presidió la despedida personalmente el Presidente de la República, Dr. Miguel Juárez Celman, ministros y autoridades superiores de la armada; la oficialidad del buque estaba compuesta por los de entonces oficiales alumnos en los cargos principales, complementados por oficiales de las promociones siguientes que entonces eran cadetes, comandados por un marino experto, y a todos ellos el presidente de la República les entregaba la misión de hacer visita a los pueblos hermanos de Chile y Perú a los que no había ido ningún buque de guerra nuestro desde la época de la independencia, expresando la confianza que tenía en los que iban a desempeñar esa misión y en la seguridad que esta "Argentina" surcaría con éxito y honor las aguas que recorriera la primera "Argentina" con Buchardo.

INICIACION DEL VIAJE — PRIMER MAL TIEMPO

El 27 al amanecer se dió el paño iniciando la navegación a vela; el 28 pasamos Punta Mogotes. Desde la salida del río de la Plata el tiempo iba presentando mal cariz, íbamos navegando en buenas condiciones, pe-

ro al avanzar al sur cambió el viento al S.S.O., aumentando en violencia, corriéndose hacia el sur y S.S.E., tomando caracteres de temporal y obligándonos a ponernos a la capa. Esto nos hizo recordar el temporal que en la misma región tuviera el "General Brown" con la primer escuela en su viaje inicial, que lo tuvo en bastante malas condiciones, pero "La Argentina" lo soporó bien durante las 48 horas que durara. El 30 pudimos continuar la navegación ya normal y sin novedad. El 6 de diciembre recalamos a Cabo Blanco, el 9 se avistó Cabo Vírgenes y entramos al estrecho navegando a máquina; nos aproximamos a Punta Dúngenes largando el ancla en el fondeadero "Zealous" para pasar la noche, porque en esa época no había faros en el estrecho y sólo se navegaba de día.

ENTRADA AL ESTRECHO DE MAGALLANES

Zarpamos a la mañana siguiente con tiempo bueno, vientos normales del oeste, y marea a favor; íbamos reconociendo los diversos puntos de la costa y en completo conocimiento para esa navegación de las informaciones que daban los derroteros; teníamos a bordo las cartas generales del Almirantazgo, con correcciones o agregados de esa marina y de otras, edición hasta el año 86. La marina chilena iniciaba ya la construcción de las balizas de Punta Dúngenes y la de Punta Delgada, y había colocado algunas boyas en los bancos inmediatos a las islas Isabel y Magdalena; pero como no se habían hecho todavía levantamientos amplios y prolijos, realizábamos nuestra navegación con todo cuidado, situando el buque continuamente por marcaciones, sondando a intervalos con lo que se iniciaban los guardiamarinas en la práctica de la navegación. Pasamos sin novedad las angosturas, entramos a la "Cancha Ancha" (Broad Reacle) que se extiende hacia el sur, fondeando esa noche en la rada de Punta Arenas. Hasta las angosturas las dos costas del Estrecho presentaban aspecto similar a la del extremo sur de nuestra Patagonia, comenzando después a tener más ondulaciones y mayores alturas; apareciendo hacia el interior algunas elevaciones con carácter de serranías y cerca de Punta Arenas empezaban a verse manchas de bosques hasta la costa, más al sur el Estrecho se interna entre ramales de la Cordillera, ambas costas son montañosas y aun en verano se ven a lo lejos picos nevados; las serranías corren paralelas o vienen a terminar bruscas en la costa.

PUNTA ARENAS

Recibimos saludos de las gobernaciones marítima y civil, la corbeta "Magallanes" que tenía allí estación normal no se encontraba en el puerto en ese momento y, por otra parte, de acuerdo con lo establecido en el tratado de límites no había allí fuertes ni fuerzas militares. Continuaba actuando el mismo gobernador civil señor Sampaio, a quien conocimos en el viaje anterior y que esta vez también con su distinguida familia repitió sus atenciones con "La Argentina". La población no presentaba mejor aspecto que antes, aunque había crecido, había mayor número de casas de comercio, en su casi totalidad de firmas europeas, notándose mayor actividad en el puerto y en el comercio; no había aduana, era puerto libre; además de las líneas regulares de vapores inglesas y alemanas, tocaban allí buques de cargas de otras nacionalidades, se notaba desarrollo de cultivos y aumentaba la cría de ovino pudiéndose contar con provisión de víveres frescos por lo que la escala en el puerto era provechosa para los barcos. Había cónsules de va-

rias naciones europeas; nuestro país estaba representado por don José Menéndez, cuya casa de comercio era tal vez la más importante de la localidad. El señor Menéndez estuvo radicado antes en Buenos Aires, integrando una de las firmas de ramos navales más importantes en aquella época en la que Piedrabuena se proveía para sus expediciones al sur, y estaba relacionado con nuestros marinos de aquella época; viajó con Guerrico y Rivadavia en el bergantín-goleta "Rosales" hasta Santa Cruz y de allí por tierra a Punta Arenas; se dió cuenta del porvenir que había en la región, donde después se radicó. Originalmente la casa de negocio y el terreno que ocupaba había sido una concesión chilena a Piedrabuena, que después adquirió Menéndez y continuó ampliándola y extendiendo sus negocios hasta la altura en que la hemos visto después.

Con la característica de puerto libre el aprovisionamiento de los buques era fácil e inmejorable, pudiendo obtenerse víveres europeos en muy buenas condiciones, que aprovecharon esta vez las gamelas de oficiales y guardiamarinas. Además de hacer aprovisionamiento pudimos recoger informaciones sobre la navegación del Estrecho y canales complementarias de la que daban los derroteros, y las autoridades marítimas nos ofrecieron el servicio de un práctico para el pasaje de los canales occidentales, ofrecimiento que fué declinado.

Zarpamos el 14 por la mañana navegando cercano pero a prudente distancia de la costa, entrando desde ese momento en la parte menos conocida y estudiada de esa región; se extremaban los cuidados de observación de la costa y se tomaban marcaciones para ir situando el buque, en lo que tomaban parte los guardiamarinas. Al acercarnos a Puerto Hambre el Comandante decidió detenerse en él para que los guardiamarinas y la oficialidad conociera ese sitio histórico que habían frecuentado y descrito Magallanes y Sarmiento de Gamboa y que después fué frecuentado por muchos otros navegantes, los corsarios Cavendish y Drake, y en el que Chile fundó el Fuerte Bulnes en 1843, ocupando desde entonces el Estrecho de Magallanes.

PUERTO HAMBRE. CONTINUA LA NAVEGACION POR EL ESTRECHO

A medida que avanzábamos hacia el sur el tiempo iba empeorando, aumentando la fuerza del viento que descargaba con frecuentes chubascos, indicios de temporales en el resto del Estrecho; mientras se visitaba el famoso puerto a bordo se alistó el buque para esta navegación, echando abajo las vergas de juanetes y sobres y recalando masteleros y el batalón; se revisó el sistema de fondeo, guinches y cadenas, y se preparó eslachas y anclotes suplementarios para el caso de tener que fondear o maniobrar en parajes difíciles.

Al día siguiente continuamos la navegación, avistamos el Cabo San Isidro, en el que existía todavía el casco casi completo del paquete "Cordillera" embarrancado en la restinga durante una niebla. A esa altura empezaron a acentuarse más los chubascos, que venían con nieve. Pasamos el Froward Reach, donde el Estrecho empieza a cambiar de dirección, hacia el O.; doblamos el cabo que era el extremo de la tierra firme del continente, sintiéndose cada vez más violentas las rachas; la visión de la costa se cerraba de tiempo en tiempo pero se podía tomar marcaciones y situarnos; antes que cerrara la noche fondeamos en Bahía Fortescue, porque había duda de poder llegar con día claro a otro fondeadero recomendado que había más adelante. Lo mismo que en Puerto Hambre salieron oficiales y guardiamarinas a recorrer el fondeadero, sondando alrededor del buque

para verificar que no hubiera algún peligro no visible, mientras otros fueron a recorrer las playas del interior del puerto, que se encontraron desiertas y algunas chozas de indios, abandonadas y llenas de montículos de conchas de mejillones. Las laderas de las montañas eran boscosas, con una vegetación espesa y agua y nieve en todas partes. A la mañana siguiente salimos continuando la navegación, pero antes de una hora de andar, el mal tiempo descargó con más violencia que el día anterior, por lo que volvimos al fondeadero; en él había cierto abrigo, aunque descargaban rachas fuertes desde las quebradas, pero en el Estrecho reinó todo el día viento fuerte y chubascos de nieve. A la noche mejoró un poco el tiempo, por lo que el 16 zarpamos de nuevo, navegando a medio canal y situándonos en lo posible continuamente; en el día pudimos pasar el English Crooked y el Long Reach, reconociendo intermitentemente cabos, bocas de puertos, islas o montes, indicados en las cartas cuando los chubascos pasaban o sobreveían claros. Más de una vez tuvimos que aguantarnos a máquina despacio, al través de algún punto conocido, a la espera de alguna clara para seguir navegando; pasamos al Sea Reach algo más abierto al acercarse a la boca del Estrecho; nos detuvimos cerca marcando por el través el cabo Providence a la espera de una clara, que permitió tener situación segura y dirigirnos a la isla Tamar cercana a la entrada del canal Smith que se pudo reconocer bien y tomar fondeadero allí. La navegación de ese día había sido dura y difícil, pero se fueron venciendo las dificultades, el buque gobernaba bien y para los guardiamarinas resultó un día de práctica provechosa.

PUERTO TAMAR. CANAL SMITH

Aunque mejoró algo el tiempo, permanecimos en el fondeadero el día siguiente, mandando botes a sondar alrededor del buque y recorrer las playas; se mandó dar una mano de pintura a una piedra blanca notable, indicada en el derrotero y utilizada por nosotros como punto de marcación para tomar el fondeadero. Como marino experimentado, en más de un puerto el Comandante dispuso operaciones análogas, ya fuera de renovar pinturas a marcas descriptas en el derrotero, como en la de mejorar algunos postes o palos puestos como balizas provisionales por otros marinos en algunos parajes, cuya utilidad se percibían bien en la práctica de la navegación.

LA CORDILLERA DE LOS ANDES. CANALES OCCIDENTALES

A pesar que los continuados chubascos de esos días impedían ver en conjunto las costas del Estrecho, en las claras tuvimos vistas parciales que complementaban interpretándolo el diseño de las cartas, sorprendiéndonos la magnitud de las cadenas de montañas que aparecían por todos lados, en las islas o en el continente, rodeando a abras o canales. Por lo que habíamos podido percibir la Cordillera de los Andes ocupaba en esa zona con sus ramales más de 100 millas de extensión desde la tierra firme al Pacífico.

LA NAVEGACION EN LOS CANALES OCCIDENTALES

Permanecimos un día en Puerto Tamar, en el que el tiempo dió muestras de iniciarse mejor que en el Estrecho; zarpamos navegando con las mismas precau-

nes, en el gobierno del timón, en el puente, y con oficiales o guardiamarinas atendiendo las marcaciones, y ahora agregado el servicio de vigías en las cofas procurando descubrir las manchas de caehiyuyo sobre la derrota, indicadoras de la existencia de rocas cuando no descubrían; pero pudimos navegar a velocidades de 7 u 8 millas sin interrupciones en tramos de canales a veces bastante extensos; pasamos las bocas de los canales que rodean la cordillera de Sarmiento y el canal de las Montañas que se prolongan hasta el seno de la Ultima Esperanza; pasamos el canal Mayne, los canales Inocentes y Concepción, fondeando esa tarde en Puerto Ocasión, aunque no habíamos recorrido más que 86 millas por temor a no alcanzar otro fondeadero más recomendado, al que podíamos llegar tal vez de noche. En Ocasión, como en todos los fondeaderos de esa región en que estuvimos, inmediatamente de fondear se enviaban botes a sondar alrededor del buque para verificar que no existiera cerca un peligro no marcado en la carta, verificación necesaria dados los someros informes de las cartas sobre ellos. Al día siguiente recorrimos 104 millas hasta Puerto Henderson uno de los más anchos y cómodos que tuvimos. Todas las noches con el Comandante se analizaba la navegación realizada, las observaciones obtenidas por las lanchas en los fondeaderos, y se estudiaba en la carta el programa para el día siguiente examinando informaciones o características de 2 ó 3 fondeaderos posibles tanto para utilizar ocasionalmente durante la navegación de día como definitivo por la noche; al día siguiente nos tocó recorrer el canal Wide y el Indian Reach, y según el derrotero ofrecía este último algunos parajes peligrosos con rocas sumergidas en aguas profundas; lo pasamos sin novedad, y recorrimos 114 millas fondeando en Puerto Eden, cercano a la angostura inglesa, sitio que ofrecía peligros por sus características y que convenía tomar en determinadas condiciones de marea. En la angostura el canal o paso no era muy ancho, un par de cables, y estaba en parte obstruido por un islote y restingas, enfrente de una punta saliente de la costa, estrecho, y en forma de una *ese* que convenía pasar en el momento de las mareas paradas, es decir, cuando no hubiera corriente en él; calculada la hora de la marea salimos de Puerto Eden en momento oportuno, encontrando el paso en las condiciones previstas; lo recorrimos sin novedad, maniobrando el buque en buenas condiciones; no había corriente y por suerte el viento también era flojo. En el resto del día recorrimos el canal Messier, fondeando a la tarde en Puerto Island cerca de la Bahía Tarn, en el fondo del Golfo de Penas, con lo cual terminamos la navegación de los canales en una extensión de 500 millas sin haber tenido ningún tropiezo y satisfechos por la forma en que se habían cumplido todas nuestras previsiones. Allí se guindaron masteleros, cruzaron los juanetes y sobres envergando el paño, y preparando el buque para las travesías de mar.

Los canales constituyen un valle sumergido entre la Cordillera de los Andes y la prolongación de la "de la costa"; sus orillas son menos ásperas que las del Estrecho, más bajas y onduladas, cubiertas de bosques y al reparo de los vientos fuertes del oeste pero que llevan bastante lluvias a la región; la vegetación es hermosa y dentro de los bosques los helechos y las flores abundan en un ambiente de humedad y entre las que destacan las hermosas rojas fucsias. Había abundancia de aves marinas y terrestres, tuvimos alguna pesca deportiva y se veían con frecuencia lobos marinos. No encontramos ningún buque en esa navegación, ni vimos indicios en los puertos de que fueran frecuentados, lo que era natural por la falta de cartas seguras y de balizamiento; pero era factible su navegación y merecía que ese pasaje se hubiera incluido en nuestro viaje de bu-

que escuela con guardiamarinas y cadetes, y que lo hubiéramos realizado conociéndolo por su utilidad futura y la imponderable belleza de sus paisajes. En segundo plano, a ambos lados, pero considerablemente mayores al Este, solían verse las altas cumbres nevadas de la cordillera.

GOLFO PENAS, SALIDA AL PACIFICO

El 23 de diciembre por la mañana zarpamos, cruzamos el Golfo de Penas, en el que encontramos bastante mar de leva y viento establecido del S.S.O. que permitió dar todo el paño e iniciar nuestra navegación a vela hacia el norte, que realizamos aproximadamente por el meridiano 78 oeste, que seguimos hasta cerca de Talcahuano. En esa parte del Pacífico existe la corriente de Humboldt que tira hacia el norte y los vientos reinantes son generalmente del sur, lo que ofrece buenas condiciones a los veleros. Tuvimos todavía algunos chubascos hasta la altura de Valdivia pero en general el clima iba mejorando, lo que permitía preparar el buque para que al llegar al primer puerto chileno pudiera estar bien presentado.

TALCAHUANO

Desde el 30 se gobernó más hacia el E. para reconocer la costa, que avistamos a la altura del Bío-Bío, y empezamos a navegar a máquina; se avistó después la península de Tumbes, la Isla Quiriquina y los pasajes de entrada al puerto de Talcahuano; tomamos el más ancho y a poco de navegar avistamos a la distancia buques de guerra chilenos fondeados en Puerto Tomé. A la tarde fondeamos en Talcahuano iniciando el recibo de saludos de los representantes de las autoridades locales. En esa época en nuestros países no había todavía puertos militares; Talcahuano era puerto comercial de orden común, no tenía autoridades militares ni batería de saludos; la autoridad superior de la Provincia, de carácter civil, se denominaba Intendente, era el agente del gobierno central y residía en Concepción. En su nombre vino un oficial del ejército con el Gobernador Marítimo (Subprefecto local) a quienes acompañaban nuestro cónsul; de ellos se recibió a bordo las informaciones pertinentes y se arregló hacer las visitas oficiales del Comandante al día siguiente en horas determinadas. La División Chilena que avistáramos en Puerto Tomé fondeó el 31 a las 8 de la mañana en Talcahuano, compuesta por 3 buques: buque insignia, monitor "Huascar" (tomado a los peruanos durante la guerra), crucero "Esmeralda" (que habíamos visitado en el primer viaje de "La Argentina" en las Islas de Cabo Verde) y cañonera "Pileomayo", bajo el mando del C. de N. Leoncio Señoret, a quien nuestro Comandante visitó esa misma mañana y a la tarde realizó la visita al Intendente de la Provincia, señor Vargas Novoa, trasladándose en tren a Concepción. Esas visitas fueron devueltas al día siguiente, en unas y otras, además del carácter de ceremonias oficiales, tuvieron un desarrollo sumamente cordial y afectuoso, y ese carácter presidió el resto de nuestras reuniones con los chilenos durante el tiempo de nuestra estadía en Talcahuano.

Hubo banquetes oficiales ofrecidos por el Gobernador en Concepción y por el Capitán Señoret en su buque, además almuerzos o comidas de los oficiales en los buques, que fueron retribuidas en forma análoga a bordo de "La Argentina", y varias fiestas de la población civil en clubs y paseos campestres por los alrededores. La sociedad "penquista" era similar a las antiguas familias hogareñas de aquel Buenos Aires y de nuestras pro-

vincias del interior, caracterizándose por la casi total pureza de la raza española con poca mezcla de inmigrantes, de lo que conservamos un grato recuerdo. Invitados especialmente, visitamos las minas de carbón de Lota y Coronel, las primeras que existían en explotación en Sud América, y cuyas galerías se internaban debajo del mar.

Los buques chilenos estaban bien presentados, con mucho aspecto de las cañoneras inglesas; evidentemente buques de mar como correspondía a un país de extensas costas marítimas muy pobladas y casi sin más comunicación que la vía marítima. Acostumbrados a nuestra boca del Riachuelo, a las goletas y buques, o a los paquetes extranjeros que ya frecuentaban el río de la Plata, nos llamó la atención la exclusividad nacional de la chilena de la gente de los puertos, cuya alimentación provenía en mucha parte del mar, aunque en Talcahuano y después en otros puertos se veía cierta parte del comercio en manos de firmas extranjeras, inglesas y norteamericanas sobre todo.

Confraternizando con los marinos chilenos, los veíamos orgullosos de su marina, de sus victorias navales en la última guerra y de sus héroes resultantes; se estableció entre unos y otros una corriente de simpatía y amistad que tuvo desarrollo en años posteriores cuando nos frecuentamos más, a pesar de las divergencias que hubo en ambos países en la interpretación de los tratados y a pesar sobre todo de la prédica de cierta prensa que aquí y allí explotaba el sentimiento del patriotismo de las poblaciones, creando dificultades que, felizmente, fueron eliminadas después. En "La Argentina" éramos visiblemente marinos nuevos, más jóvenes, de organización muy posterior a la chilena, sin las exigencias naturales del medio para haber sido marinos, pero que en la evolución que se iniciara después de la tercer organización de la Escuela Naval podíamos presentarnos al lado de los veteranos del Pacífico, en condiciones que rápidamente iban siendo igualadas o superadas. No dejó de llamarles la atención el viaje de "La Argentina" por el Estrecho de Magallanes y canales occidentales, sin pilotos locales y utilizando nuestra ciencia y nuestra voluntad de asimilar las enseñanzas extranjeras.

VALPARAISO

Permanecemos 12 días en Talcahuano; después de las fiestas de despedida que se ofrecieron a bordo zarpamos el 11 a la tarde saliendo por el mismo canal ancho por el que entramos a puerto; afuera se largó el paño, continuando la navegación hacia el norte cerca de la costa, utilizando las condiciones favorables de la corriente de Humboldt y los vientos locales; en dos singladuras llegamos a Valparaíso, fondeando el 13 a la tarde frente al muelle Prat. Como en Valparaíso había fortificaciones y comando militar hicimos allí nuestro primer saludo al cañón a la nación hermana. No había buques de guerra en el puerto, pero las autoridades superiores de la armada, "La Dirección General de Marina", tenían sus oficinas allí siendo su jefe el Almirante Uribe, y su escuela naval tenía ya local propio en una hermosa posición sobre los cerros, inmediata y con vista al mar. Aparte de los informes directos recibidos de la marina chilena, los tuvimos, generales de nuestro cónsul señor Ramos, por los que conocimos las costumbres locales del verano, en la que se abandonan las actividades de la vida normal para ir a pasar la estación calurosa en los fundos, lo que se extendía también al gobierno central y al parlamento.

Era presidente de Chile el Dr. J. M. Balmaseda, acompañado por un grupo de políticos jóvenes que crearon un

ambiente de independencia que les produjo más adelante dificultades con el Congreso. Nuestro ministro en Santiago era el Dr. José Evaristo Uriburu, quien en los círculos sociales y políticos era considerado y respetado y que acababa de firmar un protocolo con el Ministro de Relaciones Exteriores reglamentando las disposiciones del tratado de límites para su próxima aplicación; aprovechando las vacaciones chilenas también él viajaba hacia Buenos Aires para dar cuenta de sus negociaciones.

Nuestro Comandante, que desde la salida de Talcahuano padecía de una ligera afección a la garganta, empeoró el día antes de llegar a puerto y tuvo que permanecer unos días sin salir de su ajolamiento; así el 14 por la mañana el 2do. Comandante realizó las visitas reglamentarias al Director General de la Armada, al Intendente de la Provincia y al Gobernador Marítimo, en representación del Comandante, que estaban convenidas desde el día anterior. Estas visitas fueron devueltas a la tarde y en la misma forma por representantes de dichos funcionarios.

El paquete inglés de la P. S. N. C. salía esa tarde; nuestro ministro llegó de Santiago a medio día y antes de embarcarse hizo visita a "La Argentina", donde fué recibido y despedido con los honores y salvos reglamentarios.

Para las visitas a la ciudad y establecimientos, la oficialidad se dividió en dos grupos; una parte fué a Santiago donde los secretarios de la legación y algunos jóvenes de la sociedad se encargaron de ellos por algunos días; la otra mitad alternó el servicio de a bordo con los paseos locales, que en ambas partes tenían más lugar en los alrededores o pequeñas fiestas al aire libre. Aunque en Valparaíso quedaba poca marina y no había buques, varios oficiales nos atendieron en el Club Naval que nos había ofrecido un vino de honor en su local. Pero en general los oficiales estuvimos acompañados casi por civiles sin mayor representación, en reuniones privadas, almuerzos o comidas, para hacernos conocer las costumbres chilenas, sus buenos vinos, su abundancia de mariscos y comidas suculentas y el tradicional "tomo y oblijo" de los brindis.

Nuestro cónsul Sr. Ramos, peruano de nacimiento, por su esposa la Sra. Elvira Sarratea Pinto estaba ligado a distinguidas familias chilenas, y conforme mejoró nuestro Comandante tomaron a su cargo la representación del buque, y el acercamiento de la oficialidad de "La Argentina" con las autoridades locales y la sociedad local. Ofrecieron una comida al Intendente de la Provincia y al Director General de la Armada reuniéndolos con nuestro Comandante y oficiales superiores y después hubo una brillante recepción social que ligó a todos creando el mismo ambiente de hogar que habíamos tenido en Concepción y Talcahuano, reemplazando al que estaba corriendo en esos momentos, individual y en los restaurantes públicos. Hubo poco después una agradable y simpática fiesta literaria y musical en el Teatro de la Victoria, en que tomaron parte artistas, escritores y poetas chilenos y entre ellos el ya difundido Rubén Darío. El 26 el ministro del Brasil, que asistió a la velada del Teatro de la Victoria, hizo visita a "La Argentina", y el día 27 por la tarde el Director de la Armada y el Intendente de la Provincia también vinieron a bordo a retribuir la visita que esa mañana les hiciera el Comandante para despedirse oficialmente de ellos. En la visita a bordo fueron recibidos con los honores del caso y despedidos con saludos al cañón.

NAVEGACION HACIA EL PERU

Zarpamos el 28 de enero en viaje al Callao; navegamos a vela al principio y vela y máquina después, cer-

canos a la costa aprovechando las condiciones favorables de vientos y corriente. Hicimos escala en Coquimbo para conocer ese puerto, señalado como estación de invierno de la marina de Chile, más pequeño pero más cómodo y abrigado que Valparaíso; tampoco había buques de guerra, pero las autoridades locales civiles nos agasajaron y nos llevaron a visitar las minas de cobre en explotación, que constituían la riqueza principal de la provincia. Hubo cambio de visitas oficiales, saludo al cañón al Intendente y la sociedad local encabezada por el señor Marcial Martínez, antiguo ministro chileno en Londres, nos dispensaron una amable y agradable acogida; al tercer día continuamos viaje hacia el norte. Hicimos otra escala en Iquique, lugar histórico por la batalla naval de Punta Gruesa, en la que la chilena venció y destruyó casi por completo a la peruana, y en la actualidad Iquique era el centro de la industria del salitre, importante riqueza de Chile; en ese momento había una veintena de veleros cargando salitre. También allí el Gobernador Marítimo y el Intendente de la Provincia de Copiapó visitaron "La Argentina".

De Iquique cruzamos directamente a la saliente del Callao; ya se sentía el clima tropical y los vientos eran flojos, por lo que se navegó a máquina.

EL CALLAO. ESTADIA EN EL PERU

El 11 de febrero recalamos al Callao, contorneamos por el norte la Isla de San Lorenzo, fondeando frente a la boca del Rimac, cercanos al muerto de los paquetes del Pacífico; había algunas corbetas peruanas en el puerto, la cañonera "Ninphe", buque jefe de la división inglesa del Pacífico con insignia de contraalmirante, el acorazado chileno "Blanco Encalada" y regular número de buques mercantes en operaciones. El Callao conservaba el aspecto del antiguo puerto colonial, con sus fuertes y baterías en la isla San Lorenzo, pero también en ella tenía sus dársenas del puerto comercial. Se saludó la plaza y la insignia británica, cambiando visitas con las autoridades locales y los jefes extranjeros. El "Blanco Encalada", del aspecto de nuestro "Almirante Brown" aunque un poco menor, era el primer buque evidentemente de guerra de la marina chilena y estaba casi permanente de estación allí, mientras que su gemelo, el "Cockrane", pudimos saber que estaba en Europa modernizando su artillería.

AGASAJOS OFICIALES Y SOCIALES

Las relaciones oficiales con la marina y el gobierno y pueblo del Perú fueron cordiales y afectuosas; había programas preparados de paseos, recepciones y comidas oficiales y particulares a cargo de una comisión que presidían los Almirantes Montero (R) y Villavicencio, héroe de la guerra todavía en actividad, y por separado independiente pero en combinación con ella, otra de civiles y damas que representaban a la sociedad limeña. Nos llamó la atención a bordo, al llegar, recibir de gran número de familias peruanas cartas de saludos a nombre personal de cada uno, con invitación a recibos o fiestas en sus casas; al comunicarnos con el personal de nuestra Legación supimos que eso se había originado en las noticias enviadas a Lima por corresponsales de diarios peruanos en Valparaíso de un supuesto incidente entre oficiales de "La Argentina" y jóvenes de Santiago por expresiones de simpatía de los oficiales hacia el Perú, agregándose que aquello había tenido lugar en una reunión oficial. Nos fué difícil desvirtuar la versión; no se nos creía y no hubo otra solución que corresponder a

esa atención y demostraciones de simpatía en la mejor forma posible.

EL PRESIDENTE DEL PERU VISITA "LA ARGENTINA"

El Comandante y oficiales hicieron visita a nuestro ministro el Dr. Villegas y a las autoridades navales y civiles del Callao y Lima. El Presidente de la República fijó día y recibió en audiencia especial en el palacio de gobierno al Estado Mayor de "La Argentina", y el 20 de febrero el General Cáceres y sus ministros visitaron el buque donde se les recibió con el engalanado y salvas correspondientes, acompañados por los buques de guerra que había en el puerto.

LIMA. LAS FAMILIAS PERUANAS

A pesar de ser rigor de verano y estar en la zona tropical el calor no era demasiado fuerte; había en general una especie de calima o neblina liviana que atenúa la intensidad de los rayos solares manteniendo temperaturas cercanas a 24°, con poca variación del día a la noche; las brisas del mar solían hacer llegar temperaturas agradables.

Lima conservaba la belleza de la arquitectura colonial, la hermosa catedral, el palacio de Pizarro y el de Torre Tagle, las mansiones señoriales, los clubs, donde nos ofrecieron fiestas y comidas; hubo grandes corridas de toros, un paseo en ferrocarril al Cerro de Pasco que en cuatro horas sube desde Lima a más de 4.000 mts. sobre el nivel del mar, y en todas partes los uniformes de los cadetes y guardiamarinas atraían al pueblo y a la sociedad que los llenaba de atenciones. La promoción XII de G. M. y los cadetes de 4° y 3er. año que después fueron promociones XIII y XIV tuvieron allí como capítulo complementario de la instrucción esa parte civil de educación y fraternidad igual a la que tuvieron en Europa en el primer viaje de "La Argentina" las promociones VIII, IX y X; por muchos años se conservó en esos oficiales el recuerdo de las familias peruanas que nos atendieron, como la del Almirante Montero, la de Cossío, Peña, Elías, Espantoso, Miró-Quesada, Del Valle, la de Tezanos Pinto, que había dado esposas a tres ministros de estado argentino, y tantas otras más.

La marina peruana había quedado muy reducida en la guerra con Chile y las finanzas del país no habían permitido hasta esa fecha mejorarla, pero tenían sus pequeños buques de instrucción, conservaban el recuerdo de sus héroes y uno de ellos, el Almirante Villavicencio, continuaba en servicio activo.

VIAJE DE REGRESO: DEL CALLAO A VALPARAISO

Después de tres semanas de estadía, el 7 de marzo dejamos el Callao; como cercana a la costa existía la corriente de Humboldt y los vientos generales eran del sur iniciamos nuestra navegación en rumbo O.S.O., ciñendo con amuras a babor con vientos más bien flojos que nos daban singladura de 80 a 100 millas navegando con todas las velas, pero íbamos ganando latitud; por los 9° de longitud encontramos una zona de calmas que cruzamos a máquina en dos días, al salir de ella recibimos los vientos del oeste que permitieron mejorar la derrota cambiando amuras, entrando poco después a la zona de vientos del sur con los que gobernamos hacia el E. en dirección a Valparaíso, adonde llegamos el 26 de

marzo. Habíamos recorrido aproximadamente un arco de círculo de 2400 millas de extensión en 20 días, en los cuales guardiamarinas y cadetes pudieron realizar toda clase de práctica en el arte de navegar.

SEGUNDA ESTADIA EN VALPARAISO LA ARMADA CHILENA

En Valparaíso encontramos ya buques de guerra chilenos; el crucero "Esmeralda", buque jefe al mando del capitán Goñi; la corbeta "Aptao", que al mando del capitán Fernández Vial estaba de regreso de un viaje hasta el Japón con guardiamarinas, y algunos buques menores más; se encontraban así de vecinos los dos buques de instrucción cuyas dotaciones fraternizaron y hubo almuerzos de cadetes y guardiamarinas en uno y otro buque.

Volvimos a estar en contacto con oficiales chilenos en sus buques y en el Club Naval; notamos en esa marina el tipo de organización británica, hasta los buques menores tenían características de buques de mar, como correspondía a un país de costas extensas, pobladas, en las que la vía marítima era vital, y en los puertos abundaban marineros nacionales tanto de los buques de guerra como de comercio; la organización de los buques era copia de la británica y aunque había escuela naval en tierra se daba a bordo mucha instrucción complementaria.

Nos obsequiaron con sus publicaciones profesionales, la Revista de marina y el "Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile", que contenían ya informes y cartas propias de sus puertos y costas, que entre nosotros no existían todavía, pues el "Boletín del Centro Naval" era una publicación privada, más bien de traducciones o transcripciones de artículos sobre marinas extranjeras, que databan de poco tiempo y, como oficial de hidrografía no había ninguna. En el "Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile", que inició su publicación el año 74, habían aparecido publicaciones de la marina del año 70 en adelante sobre exploración de ríos, senos y canales que se internaban en la Cordillera pasando hasta el oriente; sus buques iban continua y directamente a los canales y a Magallanes, que ocupaban desde el año 1843, mientras que en la costa de nuestra Patagonia, más allá de Chubut recién se empezó a establecer autoridades y a estudiarla después del año 83, salvo alguna que otra goleta como la "Chubut" o el bergantín-goleta "Rosales" y la expedición del Coronel Py del 79, de carácter completamente militar, pero ninguno de estudios técnicos y profesionales.

Nuestra permanencia en Valparaíso fué breve con el principal objeto de reponer combustible y cargar víveres para un trimestre dada la larga travesía que debíamos hacer para pasar por el Cabo de Hornos; el 28 cargamos carbón y en los días subsiguientes los víveres que llegaron de a poco porque no había existencia en plaza, pero se pudo tener la provisión completa.

En esos días tuvimos bastante contacto con los marinos chilenos en los buques y en el Club Naval; nos observábamos mutuamente, ellos los veteranos en el mar y en la última guerra, y nosotros los que surgíamos, pero confraternizamos, estrechando vínculos; también recibimos nuevamente atenciones de la población civil, hospitalaria, simpática y atrayente.

SALIDA DE VALPARAISO HACIA EL CABO DE HORNOS

El 6 de abril el Comandante se despidió de las autoridades y el 7 a las 8 de la mañana dejamos el puerto

navegando hasta la tarde a máquina por haber poco viento, pero después de medio día se levantaron ventolinas del sur y se dió todo el paño apagando los fuegos. Los vientos se mantuvieron flojos y recién el 12 avistamos las islas de Juan Fernández, sobreviniendo calmas; como la corriente tiraba allí hacia el norte el Comandante resolvió seguir a máquina hasta la isla inmediata, la Más a Tierra, y fondear en Puerto Cumberland. El fondeadero era pequeño, pero cómodo y abrigado; había una pequeña población, colonia de pesca, agrícola y ganadera en la que se pudo obtener esos productos buenos y frescos. En estas islas en la época colonial los españoles habían tenido sus presidios existiendo todavía cuevas que habían servido para ese objeto; la utilizaron los corsarios y se atribuía a que allí había pasado sus días Robinson Crusoe. Zarpamos al día siguiente; pasamos por el sur de la isla, encontrando allí ya algunas brisas más frescas que permitieron dar de nuevo todo el paño y seguir la navegación hacia el oeste buscando los vientos favorables en una travesía similar a la que tuvimos al salir del Callao, pero ahora en clima más frío; los vientos se mantuvieron flojos del sur, sin dejarnos ganar latitud hasta pasar los 90° de longitud oeste; el 22 de abril estando por 35° de latitud S. los vientos cambiaron al O. permitiéndonos hacer rumbos hacia el S.; aumentando de fuerza llegaron a veces a ser duros, pero eran largos y pudimos gobernar con algunos rumbos por el segundo cuadrante. El 4 de mayo estábamos por 51° sur en los 88° oeste cuando se produjo un cambio en el tiempo, el viento se corrió rápidamente al S. y después al S.E. que fué aumentando de violencia adquiriendo las características de los temporales del S.E. del Atlántico; fué necesario disminuir el paño y al fin como venía directamente de proa y no era prudente tomar rumbos hacia el E. se viró por redondo y el buque se puso a la capa con proa afuera, pues que podía haber peligros en caer para el lado de tierra, donde la región magallánica y fueguina inmediata no tenía faros ni refugios conocidos para guarecerse. Fué un verdadero temporal del S.E. con mucha mar, además de las olas permanentes de leva del S.O. que había; la mar cruzada hacia trabajar mucho al buque, pero se mejoró algo con el empleo del aceite; resultaron algunas pequeñas averías en las portas de los cañones que hubo que calzar. La vida a bordo se hizo bastante incómoda en esos días; hubo que cubrir las lumbreras con lona y refuerzos de madera, cerrar casi todas las bajadas utilizando solamente algunas para entrar por la tapa superior de los bambucos; había rolado y cabeceo fuerte y para ayudar a trasladarse de un lado a otro fué necesario poner andaribeles de cabo. Se llegó a equilibrar las velas del buque con la gavia en todos los rizos, trinquetilla de capa y estay de mesana, que ayudaban a mantenerlo en los rolicos, y las bolsas con aceite disminuían la violencia de las rompientes de las olas. La alimentación era difícil en esos momentos y había que comer por grupos y generalmente sin sentarse a la mesa. Al tercer día el viento empezó a rondar hacia el E. y a disminuir su violencia pasando el cuarto día el viento al N.E., más flojo, lo que permitió romper la capa e ir dando más paño y hacer rumbo al S.E. El tiempo abrió y pudimos tener observaciones; habíamos caído como 80 millas al O., pero empezamos a hacer singladuras buenas; el 9 de mayo nos situamos ya en 55° S. y 82° O., a unas 300 millas de la costa del archipiélago fueguino. El viento continuó rondando al N. y N.O. iniciándose con ello un pronunciado descenso del barómetro que pronostica-

ba la prolongación del mal tiempo por otro temporal del O. Aprovechábamos el viento de dirección favorable poniendo en viento todo el paño portable y haciendo singladuras de 170 a 200 millas; el 11 tuvimos todavía buenas observaciones, situándonos a 200 millas al S.O. de la boca occidental del Estrecho, ya en latitud más al S. de las Islas Diego Ramírez; el tiempo empeoraba con todas las características de los temporales del Antártico, fué necesario ir disminuyendo el paño, primero las velas altas y después tomando rizos; el tiempo se puso cerrado, viento huracanado, nubes bajas y lloviznas, que quitaban casi la visibilidad. Corríamos el temporal aguantando cierta cantidad de vela para tener mayor velocidad que las olas que se iban formando altas y tendidas de 15 o más metros de altura y 180 a 200 de cresta; según la estima el 13 estábamos bastante al S. de cabo de Hornos; en algunas claras vimos varias barcas y fragatas en viaje al O. que capeaban el temporal; pudimos ver otra que corría al E. como nosotros, en condiciones iguales. Las rachas eran tan fuertes que corríamos con la gavia en todos los rizos y el trinquete en calzones; utilizábamos siempre bolsas de aceite, y se gobernaba a recibir las olas un poco por la aleta de babor; la temperatura era baja, 3° o 4° sobre cero, pero había indicios de mejorar. El viento se corrió al S.O., el barómetro, que había llegado a 734 milímetros, se había detenido, y empezaron abrir algo las nubes y haber mejor visibilidad; el 14 a la noche se levantaron algo, abrieron más las nubes, viéndose a intervalos la luna y estrellas; hubo saltos de viento al S., empezando a subir el barómetro. En un recalmón del viento el buque perdió camino, embarcándose un golpe de mar rompiendo violento y embarcándose por sobre la toldilla; se pudo dar rápidamente más paño, primero el trinquete completo, después largando rizos a la gavia, y el buque aumentó camino, pero una segunda ola nos alcanzó, aunque con menos fuerza; pero ya en esos pocos minutos se había podido dar más paño, y el buque adquirido la velocidad necesaria gobernaba bien, saliendo vencedor en los momentos difíciles.

Ya se corría con rumbo al N.E., el tiempo visiblemente estaba mejorando y las condiciones del mar hacían notar que, pasado el cabo de Hornos y habiendo remontado hacia el norte, estábamos a sotavento del archipiélago fueguino; el 16 tuvimos buenas observaciones de estrellas, comprobando que la estima que traíamos era buena; al aclarar se avistó la Isla de los Estados verificando con las marcaciones a tierra que los cronómetros no habían tenido variación. Se hizo alistar la máquina y al aproximarnos a cabo San Juan se aferró el paño entrando al puerto a medio día. Fuimos a fondear al fondo del puerto; en la boca el faro y la prefectura destacaban sus casillas bien pintadas sobre el verde de los bosques; dentro del puerto había nubes bajas y garuas y, salvo algunas aves marinas y patos a vapor, reinaba adentro la soledad. No había cambios en el paisaje ni había ocurrido mayor novedad; las embarcaciones y el equipo de la prefectura estaban en buenas condiciones y conservados, lo mismo que el faro. Aún no había llegado transporte de Buenos Aires y estaban escasos de víveres, por lo que el Comandante dispuso dejarles provisiones de víveres secos para unas cuantas semanas; la caza, pesca y los mariscos no abundaban. Permanecimos un día en San Juan y al anochecer seguimos viaje para Buen Suceso. Salimos rumbo al N.O. hasta perder de vista a 14 millas de distancia la luz del faro siguiendo después a máquina hacia Buen Suceso; después de media

noche refrescó el viento del oeste y arboló bastante mar en el Estrecho de Lemaire; fondeamos en Buen Suceso frente a la prefectura a las 8 de la mañana, entre las puntas al reparo de las corrientes del Estrecho y a sotavento de la costa. Buen Suceso tenía mejor aspecto que San Juan por estar abierto hacia el estrecho y los vientos generales son del lado de tierra; las casas y el personal, como en San Juan, estaban en buenas condiciones y también allí estaban faltos de víveres. Como íbamos en viaje directo hacia el norte se les pudo dejar también una buena provisión.

El 18 a la noche continuamos viaje hacia el norte; el tiempo se presentaba bueno, seco y con viento del S.O. que continuó refrescando rápidamente; se dió todo el pan y apagaron los fuegos de las calderas. El viento continuó de dirección estable y a un largo, lo que nos permitió hacer singladuras de 170 a 200 millas hasta cerca de la boca de Golfo Nuevo, donde disminuyó su fuerza y hubo casi calma; el 22 a la noche entramos al golfo con la idea de ir a reconocer Puerto Piramides, pero como no teníamos carta del rondeadero seguimos hacia Madryn, donde fondeamos a las 5 de la mañana. El aspecto de la costa era el mismo, arido y pobre; había algunas pocas casitas más y la novedad del momento en el puerto era una barca inglesa que había llegado de Europa con materiales, máquinas, víveres y ropas para los colonos, y estaba cargando lanas, cueros y algunos cereales, productos ya de la colonia. El tren hacia viajes todos los días entre Madryn y Trelew, lo que aprovechamos para ir hasta Rawson capital del territorio y asiento de la Gobernación. El valle del Chubut presentaba aún un aspecto agradable y simpático; casas bastante buenas en los pueblos, algunas de material, huertas, quintas y chacras con cultivos variados, bastantes árboles y frutales; aunque en pequeña escala ya se sembraba trigo y hasta se exportaba. La población galense de la primitiva colonia había mejorado con la llegada de otro grupo capacitados en el trabajo de agricultura, granja y ganadería, notándose un evidente progreso.

El 25 de Mayo celebramos el día patrio a bordo con el engalanado y saivas reglamentarias y recibiendo la visita de algunos miembros importantes en la colonia; en tierra, en los galpones del ferrocarril, hubo picnic para los cadetes y guardiamarinas con corderos al asador, verduras y frutas frescas, y para nosotros que traíamos mes y medio de viaje de mar no dejó de ser una agradable sorpresa. Había puerto libre y, en los pequeños comercios, se encontraban buenos artículos europeos, vinos de Francia, cerveza de Alemania, etc.

El 26 por la mañana zarpamos saliendo del golfo poco después de medio día; afuera tuvimos viento favorable siguiendo a vela, contorneamos la península Valdez por fuera de los bancos de puntas bajas, aproximándonos en la tarde siguiente a la boca del río Negro; avistamos la torre del faro desde 20 millas de distancia y continuamos hacia el norte dando resguardo a los bancos de San Blas y a los Del Rincón; el tiempo era bueno y el viento iba calmando, por lo que el 27 a la noche empezamos a navegar a máquina; ya no podíamos demorar mucho tiempo afuera a la espera de vientos favorables por los peligros de los bancos y, además, que ya el buque tenía pocos víveres y debíamos entrar a Bahía Blanca para reponerlos. El 28 por la mañana con día muy claro se avistó la cima de la Sierra de la Ventana un poco abierta por babor; se gobernó sobre ella y una hora después empezó a aparecer la costa de Monte Hermoso, aunque sin poder distinguir en el primer momen-

to sus accidentes, pero poco después se reconoció el mástil de Monte Hermoso y apareció a la vista la primer boya del canal de entrada; seguimos por él verificando con rumbo, distancias y marcaciones la posición de las boyas; pasamos la segunda, la tercera había desaparecido y las restantes se vieron a tiempo y su posición era buena; seguimos por la ría hasta las inmediaciones de Punta Pipa, donde fondeamos para esperar que creciera más la marea para pasar la barra del Napostá; esa sección estaba marcada por algunos pilotes de madera en los cangrejales a ambos lados del canal; una hora después seguimos hacia adentro, fondeando en Ing. White a las 5 de la tarde. Permanecemos 4 días en el puerto para arreglar el buque que traía ya 53 días de navegación desde Valparaíso y de haber pasado algunos temporales. Se comunicó con Buenos Aires, repusimos víveres, agua y víveres frescos; después de tantos días de "galleta marinera" el pan de Puerto Madryn nos había parecido muy bueno y mucho mejor aún el fresco que recibíamos a diario de Bahía Blanca.

El 3 de junio salimos de Ing. White, fondeamos en Puerto Belgrano y durante 4 horas se hizo tiro al blanco por cadetes y guardiamarinas sobre un caso a pique que había en la costa, con los cañones Krup de 7,5 cm. y el cañón Armstrong de 15 cm., a unos 3.000 metros de distancia; tiro elemental con buque y blanco fijo para ejercitar la agudeza visual de los apuntadores al estilo de la época. Continuamos viaje, verificamos de nuevo la posición de las boyas, la número 3 ya había sido colocada por los prácticos de la Subprefectura y al salir del canal vimos hacia el sur un velero que aparecía en mala situación; navegamos hacia él y, como no constatará las señales, se mandó una lancha a inspeccionarlo: al regresar a bordo el oficial encargado informó que estaba abandonado por su tripulación, varado sobre el banco Lobos, que parecía quebrada la quilla y con cargamento de carbón, agua en las bodegas y las bombas rotas; ¿no había caso de auxilio?

Como el viento era flojo seguimos a máquina en dirección a Punta Mogotes que pasamos a la mañana siguiente y sucesivamente Punta Médanos y cabo San Antonio, entrando al río de la Plata; el 6 a la noche fondeamos en la rada exterior de Buenos Aires. A la mañana siguiente se recibió orden de entrar a amarrar a Dársena Sud y licenciar los cadetes por 20 días, lo que se realizó enseguida.

El viaje había durado 192 días; 112 de navegación de mar y 80 de estadías en los puertos de escala; se recorrieron 12.900 millas, de las cuales 8.550 a vela, 2.850 a máquina y 1.500 a vela y máquina. Igual que en el primer viaje de instrucción en Europa el buque no llevaba piloto y tampoco se tomó práctico para entrar a ninguno de los puertos en que estuvimos; salvo dos alféreces jóvenes procedentes de la "Cabo de Hornos" que se embarcaron dos años antes, la oficialidad estaba constituida por oficiales egresados de la Escuela Naval desde el año 84 en adelante. La navegación en los canales occidentales, poco conocidos y con cartas aproximadas, fué estudiada y dirigida por el Comandante y el Oficial de Derrota; la navegación se realizó teniendo como guía las noticias generales de los derroteros y las prácticas del arte de navegar, con corrección, buen aprovechamiento de los tiempos y las circunstancias, sin tropiezos de ninguna clase.

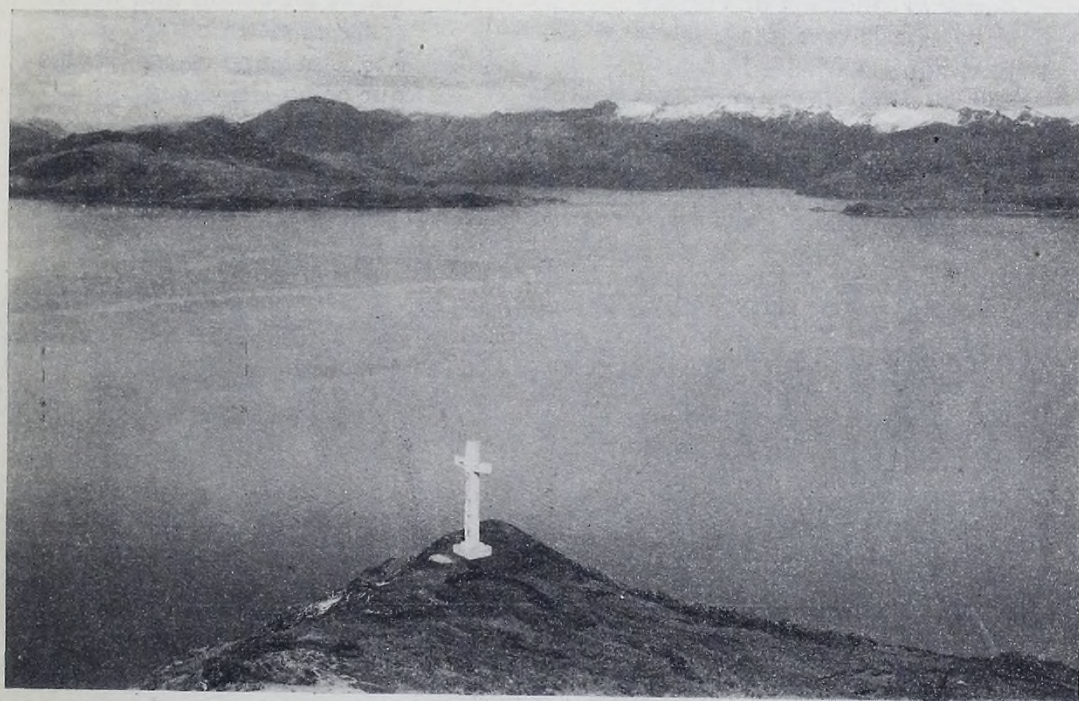
Durante el viaje los guardiamarinas divididos en grupos hacían servicio de ayudante de los oficiales de guardia en puerto y mar y practicaban con los mismos, turnándose en el servicio de los cargos del buque; llevaban su libro de navegación y el cargo de los cronómetros que tenían en la camareta; en el mar hacían diariamente observaciones astronómicas y cálculos náuticos y en tie-

rra en algunos puertos hicieron también práctica de observaciones sobre horizonte artificial; a la vista de costas se les hacía practicar continuamente en las operaciones de tomar marcaciones y situar el buque; en las entradas y salidas del puerto se les hacía notar la razón de los movimientos del buque en esa operación con las explicaciones del caso; llevaban el registro de las operaciones metereológicas, haciéndoles notar las variaciones que tenían y su utilización en la previsión del tiempo, y lo mismo se les hacía notar la existencia de las corrientes marinas o de mareas inculcándoles los conocimientos prácticos de la oceanografía. Su instrucción profesional fué bastante completa en los 6 meses que duró el viaje y a ello se agregó, además para la oficialidad, guardiamarinas y cadetes, lecciones de otro orden complementarias de aquélla: la observación y cumplimiento de las reglas del ceremonial marítimo y diplomático, con los cambios de visitas a escuadras o buques extranjeros, autoridades locales y aun visitas de jefes de estado, hechos y materias que no se podían observar en nuestra costa sur, y la parte de vida social. Esas observaciones daban lugar a crear en la mente de los futuros oficiales la idea de la representación del país, universal en todas las marinas, fraternizando con las de otros países, en buena amistad entre naciones iguales —respetar y sentirse respetados— para conquistar la consideración general con una línea de conducta seria y correcta.

Durante el viaje no hubo enfermos a bordo a pesar de

los grandes cambios de clima, debido al cuidado que se había tenido en la preparación del equipo y de la alimentación general que no se podía comparar con los medios que hay actualmente; se cuidaba escrupulosamente la vida y la alimentación de todos a bordo y en las bajadas a tierra, recomendándoseles sobre todo al personal subalterno el cuidado de su conducta, de manera que no se dió lugar a ningún incidente, dejando la tripulación de "La Argentina" en todas partes una impresión de disciplina y cultura ponderables, lo que pudo expresar y comentar el Comandante en su parte sobre el viaje, ponderando a la oficialidad por su capacidad y dedicación, declarándose satisfecho del resultado y orgulloso de haber ejercido el comando de ese buque.

En la memoria de ese año que el Ministro de Guerra y Marina presentara al Congreso sobre las actividades de la armada dedica algunos párrafos al buen resultado del viaje, a su utilidad bajo todo punto de vista y termina diciendo al respecto: "Pienso que es necesario destinar "La Argentina" exclusivamente al servicio que obedeció su construcción; y por lo mismo es mi ánimo que estos viajes se repitan anualmente; el provecho que de ellos reportará al país, compensará grandemente las erogaciones del Tesoro, pues nuestros marinos conocerán nuestras costas marítimas frecuentándolas, y podrá procederse, en un tiempo no muy lejano, al levantamiento gradual de los planos de nuestro inmenso litoral oceánico".



Estrecho de Magallanes. En primer término la Cruz de los Mares sobre el promontorio del cabo Froward.

¡Nacido en la Patagonia!

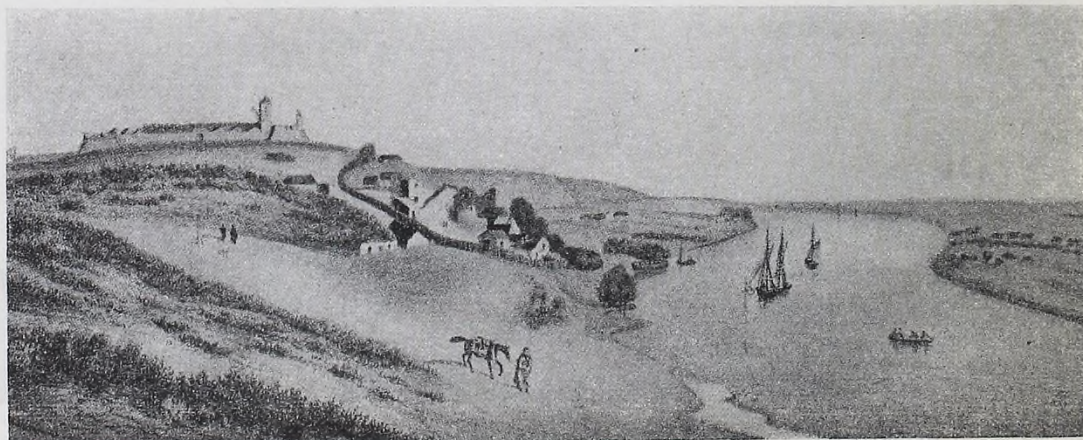
(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

Esa es mi dicha suprema:
nacé en tierra patagónica . . .
Podré ostentar muchos títulos,
ser mimado de la gloria;
pero el blasón máspreciado,
mi solo halago y lisonja,
mi orgullo estriba en que soy
¡nacido en la Patagonia!

En la tierra en que dejara
Don Sarmiento de Gamboa
grabada a sangre y a fuego
su tan patética historia . . .
Nacido, aquí, donde erraban
los tehuelches y los onas,
los gigantes que espantaron
a piratas de alma torva;
donde es condición de vida
el valor a la española,
pues aquí la Madre Patria,
como en ninguna otra zona,
dejó el sello rojo y oro
de sus empresas heroicas . . .

Donde derramó Mascardi
su sangre, flor de amapola,
en las manos de sus indios,
sus camaradas de otrora,
que reeditaban a ciegas
la gran tragedia del Gólgota.
Donde descifró Moreno
tanta misteriosa incógnita
y donde Luis Piedra Buena,
con entereza patriótica,
trazó líneas fronterizas
con hitos que no se borran;
donde pasó el salesiano
de alma tersa y candorosa
para llevar su mensaje
hasta las últimas chozas.

Ese es mi blasón más noble:
¡nacé en tierra patagónica!
Me acunó uno de sus vientos
que como látigo azotan
y me arrulló la cadencia
de monumentales olas,



Carmen de Patagones en un dibujo del siglo pasado.



Cerro San Lorenzo.

el frío me hizo filósofo
y la soledad, rapsoda.

Me enseñaron a ser fuerte
los albatros, las gaviotas
y los petreles que luchan
contra huracanes y trombas;
aprendí a ser fiel y adicto
a mi tierra patagónica
contemplando a los caiquenes
que siempre vuelven la proa
a su hogareña frescura
cuando el estío se asoma;
los cóndores y las águilas,
los señores de la atmósfera,
me han hecho libre y altivo
como sus vuelos de acróbata . . .

Por eso ruego que el día
en que Dios diga su "¡ahora!"
que la tierra que me cubra
sea tierra patagónica,
para que recen mis vientos
responsos a toda hora,
para que canten las playas
por mí su eterna salmodia,
para que sea de nieve
mi suave y cándida losa . . .

Y a mis amigos sureños
les pido una cosa sola:
que escriban sobre mi tumba
no expresiones engañosas,
no epitafios acuñados,
no estereotipadas loas,
sino por único elogio:
"¡nació en tierra patagónica!" . . .

Raúl A. Entraigas

Buenos Aires, junio 1952.



Duelo en la Patagonia

Conocido el fallecimiento de la señora María Eva Duarte de Perón las poblaciones patagónicas, de manera tan unánime como significativa, han procedido a la expresión de sentimientos de que se hacen eco las presentes notas gráficas, obtenidas muchas de ellas expresamente para ARGENTINA AUSTRAL.

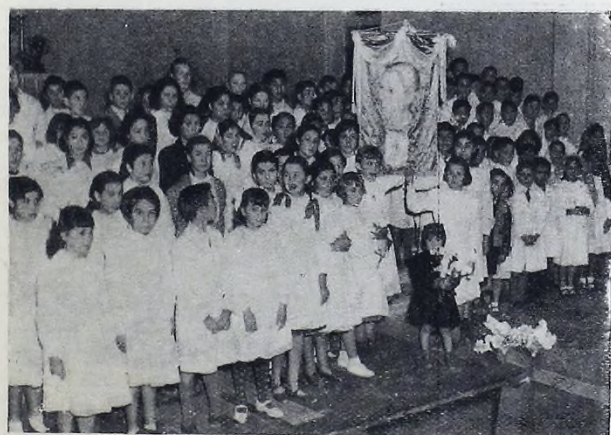


COMODORO RIVADAVIA

Empleadas de comercio en guardia de honor (arriba). Anciana orando. Acto realizado el 29 de julio por la C. G. T. Encabezamiento de la procesión de antorchas. Homenaje de los niños (página 19).



PUERTO MADRYN



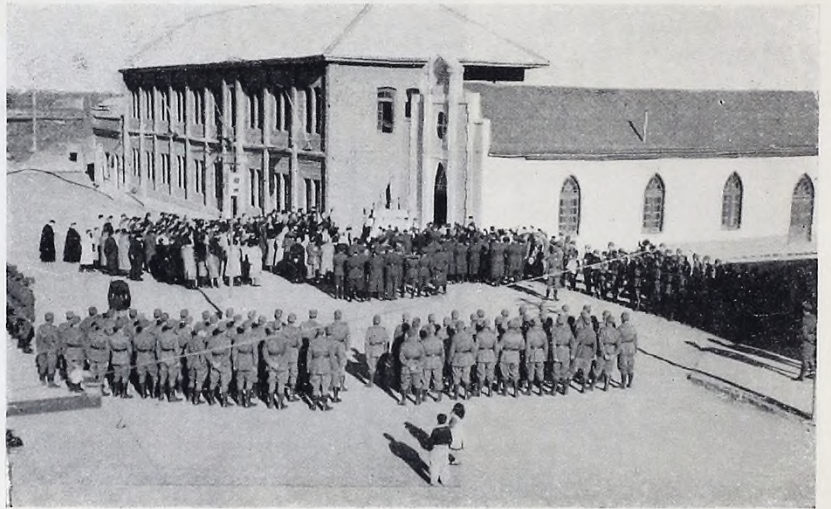
*Misa de réquiem en la iglesia parroquial (jueves 31)
y misa de campaña (sábado 2 de agosto).*



PUERTO SANTA CRUZ

Támulo durante la misa de réquiem en la iglesia parroquial.

PUERTO DESEADO



Misa de campaña en el atrio del templo parroquial.

RIO GALLEGOS



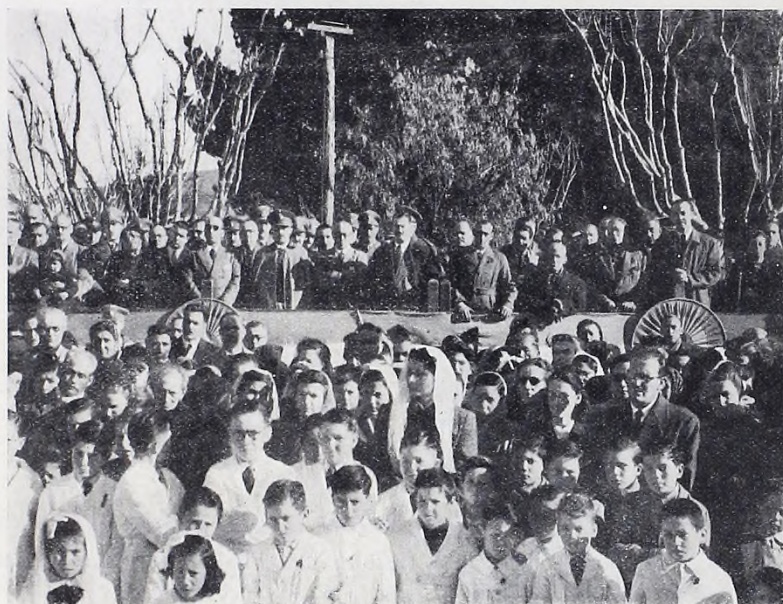
Muchedumbre asistiendo a la misa de campaña ante el edificio de Correos y Telecomunicaciones (arriba).

Misa de campaña frente al edificio de la Delegación Regional de Trabajo y Previsión (abajo).



En los días siguientes al fallecimiento los templos se vieron continuamente visitados por multitudes fervorosas; tal es el caso que reproduce esta foto de Puerto Santa Cruz.

ESQUEL



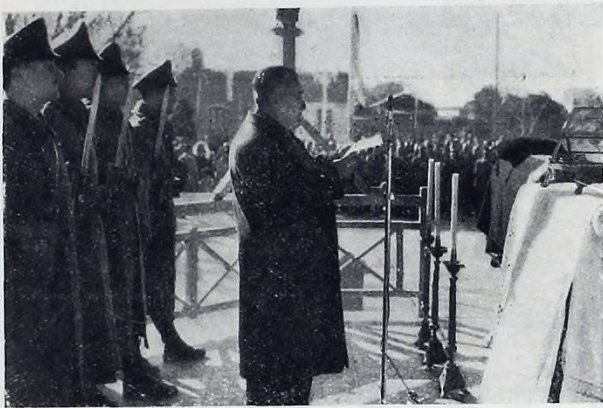
Autoridades y pueblo en silencioso homenaje ante el altar levantado en la Municipalidad.

Misa de campaña oficiada el día 10 de agosto.

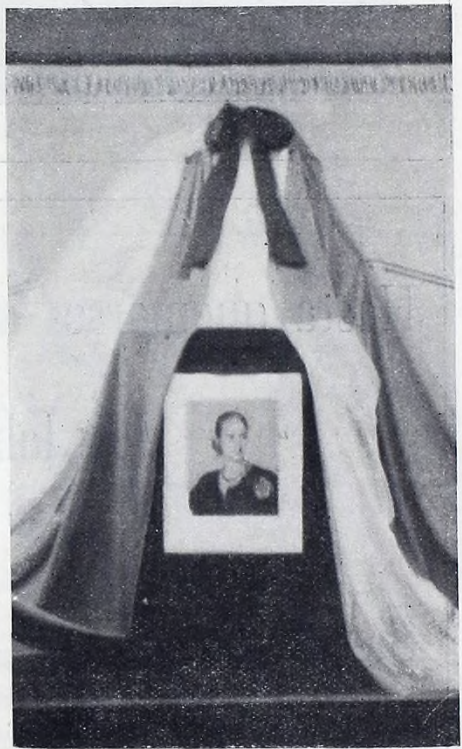
Procesión de antorchas en la noche del 29 de julio.



TRELEW



En la Plaza Independencia durante la misa de campaña del 2 de agosto, a cuyo final pronunció un discurso el concejal don Fermín A. Godoy.

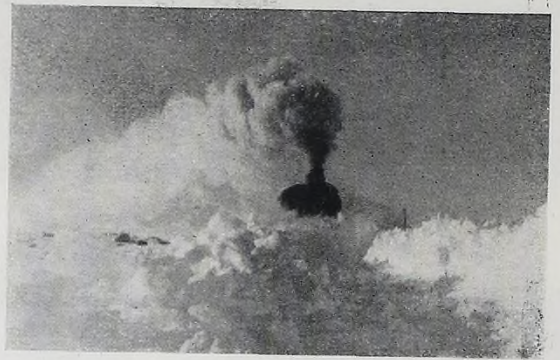


Vidriera en una de las sucursales de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia.



Invierno 1952

Un temporal de nieve durante los días que median entre el 13 de junio y 1º de julio hizo necesaria la limpieza de algunos tramos del Ferrocarril de Comodoro Rivadavia a Sarmiento.



Tres aspectos durante los trabajos de limpieza de la vía en Km. 92 y Km. 94.

Hasta quemarse

los labios...

Siendo un

"43"

NEGRO o RUBIO



Locomotora marchando por un trecho ya despejado en Km. 92.



Comodoro Rivadavia después de la gran nevada de 1949. En primer plano la estación ferroviaria. (Foto Salso.)

Av. R. SAENZ PEÑA 555

BUENOS AIRES

CÍCLOPE

COMPAÑIA INTERAMERICANA DE SEGUROS GENERALES S. A.

Capital autorizado m\$ⁿ 2.000.000.-

Capital integrado m\$ⁿ 1.300.000.-

T. E. { 33 - 6488
30 - 5161
30 - 5654

Opera en seguros de:

VIDA
INCENDIO
ACCIDENTES DEL TRABAJO
TRANSPORTES (Marítimos,
Fluviales, Terrestres y Aéreos)
AUTOMOVILES
ACCIDENTES PERSONALES
CRISTALES
ROBO
AERONAVEGACION
GANADO
RIESGOS VARIOS

DIRECTORIO:

Presidente: CARLOS MENENDEZ BEHETY
Vice Presidente: MARTIN ALEGRIA
Secretario: FERNANDO JOSE MENENDEZ BEHETY
Directores: EDUARDO BRAUN MENENDEZ
JUAN JORGE CAMINOS
HERNANDO CAMPOS MENENDEZ
LUIS LIX KLETT
ALFREDO PERALTA RAMOS
HORACIO SERANTES SAAVEDRA
JOSE A. MENENDEZ MONTES
Síndico: IVAN IBAÑEZ
Gerente general: JOSE BIONDI

Cámara de Comercio, Industria y Afines de Río Gallegos

Celebración de su tercer aniversario

El día 25 de junio ppdo. cumplió esta Cámara de Comercio su tercer aniversario. Con tal motivo la Comisión Directiva dispuso celebrar esta íntima fecha con una cena de camaradería que se llevó a cabo el día 3 de julio en la Confitería Carrera. Alrededor de cien comensales se congregaron junto a la mesa amiga. Compartiendo la alegría del comercio ríogalleguense se hallaban autoridades e invitados especiales, entre ellas compartieron esta cena aniversario Su Excelencia el Señor Gobernador del Territorio de Santa Cruz Dr. Angel Carnota; el Señor Juez Nacional de Primera Instancia Dr. Arnaldo Luzuriaga Vivot; el Señor Secretario de la Gobernación don Félix Ríquez; el Señor Intendente Municipal don Benjamín Verón; el Señor Jefe de Policía don Armando Enrique Voulliod; el Jefe de la Dirección General Impositiva Distrito Río Gallegos, don Juan Antonio Vadillo; el Señor

Gerente del Banco de la Nación Argentina don Walter Curatella; el Señor Gerente del Banco de Londres y América del Sud, don Jorge T. Rae; los Señores Gerentes de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia don Roberto Howard y Julián García; el Señor Director del periódico "La Voz del Pueblo" don Amador Víctor González; el Señor Director del periódico "El Heraldo del Sur" don Edmundo O. Mouesca; el Señor Director de L. U. 12 Radió Río Gallegos don José S. Borrero. Entre los componentes de la mesa cabecera se hallaba don Juan Anglesio, socio fundador y miembro del Directorio de la Cámara a quien en este acto se le daba la despedida ya que se ausenta definitivamente de la localidad.

El Señor Presidente de la Cámara, don Próspero J. Suárez, pronunció a los postres un interesante discurso describiendo a grandes pinceladas la labor de la Cámara en este su tercer año de vida.

Esta disertación fué interrumpida por los aplausos. A continuación el Señor José Surela, en representación de la Comisión Gremial de Tiendas y Anexos dependiente de esta Cámara de Comercio, ofreció un pergamino al Señor Juan Anglesio como recuerdo de su labor proficua y de su sano compañerismo demostrado a lo largo de su actuación en el comercio local. Agradeció esta demostración el Señor Anglesio quien visiblemente emocionado hizo votos por la prosperidad de la Cámara y de cada uno de sus socios.

Discurso pronunciado por el señor Próspero J. Suárez, Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Afines de Río Gallegos

Señor Gobernador, Señor Juez Nacional de 1ª Instancia, Señor Presidente de la Municipalidad, Señores invitados, estimados consocios:

Nuevamente tengo el alto honor de presidir esta amable reunión con que hasta la fecha y, desde su fundación, la Cámara de Comercio de Río Gallegos festeja sus aniversarios. Este, que es el tercero, nos encuentra organizados y cumpliendo con los postulados que motivaron su creación.

En el último año el comercio de Río Gallegos se ha visto abocado a situaciones difíciles, provenientes de la paralización total del mercado lanero, fuente principal y exclusiva de los recursos de la economía patagónica. Me permito decir fuente principal y exclusiva, porque en otros lugares de ella, a pesar de contar con una rica y floreciente explotación minera —tal el caso de Comodoro Rivadavia—, la baja en el precio de las lanas repercutió sensiblemente, del mismo modo que en las demás regiones patagónicas.

Esta Cámara, en la Memoria aprobada el año próximo pa-

HÉINONEN

S. A. C. e I.

MADERAS

PAPELES

CARTONES

T. E. 86 - GÓMEZ 2891 AL 2898

AV. CORRIENTES 4569
BUENOS AIRES

sado, mencionó la gravedad que traería aparejada una paralización o derrumbe del mercado lanero en relación a la economía territorial y estimaba que la aplicación del impuesto a los beneficios extraordinarios sobre la producción ganadera patagónica tendría graves consecuencias si no se obtenían precios elevados sobre nuestra producción básica. Desgraciadamente, los hechos confirmaron nuestra prevención, y hoy debemos decirlo claramente, nos encontramos frente a una situación verdaderamente delicada.

Debemos destacar que las medidas adoptadas por el Banco de la Nación Argentina y demás Bancos, inspiradas por el Poder Ejecutivo Nacional, otorgando créditos especiales para financiar los gastos de administración de los productores agrarios, salvó en gran parte la situación del comercio regional, pero esto, no es la solución de fondo del problema que se ha planteado.

Compenetrada esta Cámara y sus componentes del espíritu que sustenta el Plan Económico 1952 del Excmo. Señor Presidente de la Nación, General Juan Domingo Perón, estima necesario aunar esfuerzos y rever medidas para que la producción básica de la Patagonia pueda mantenerse y aumentarse de manera que continúe siendo ella una fuente económica de divisas para el país.

En concreto, sería del caso insistir para que los productos patagónicos tengan una comercialización ágil y un precio a tono con el costo de producción. También es necesario el crédito bancario liberal y económico para los comerciantes, con el fin de que éstos puedan mantener los stocks que cubran las necesidades de la zona, los cuales en ciertos momentos no han podido ser mantenidos por falta de entregas en los puntos de provisión y a las condiciones y demoras de los embarques. Esto hace necesario contar con los medios económicos que permitan mantener stocks superiores a los requeridos en otras zonas del país para comerciantes similares. Esto, acá, no es especulación; esto, es acá necesidad.

Pasaré ahora a referirme, en forma sucinta, a la labor de esta Cámara, en sus puntos más salientes:

Como primero, puedo anunciarles que hemos obtenido la Personería Jurídica que nos fué acordada por Superior Decreto de fecha 26 de setiembre de 1951.

Fué confirmado por Resolución Municipal nuestro pedido acerca de la liquidación del Impuesto a las Actividades Lucrativas, medida ésta que ha dado la interpretación correcta a este impuesto, sobre el cual esta Cámara bregó desde su aplicación.

Tenemos en la actualidad ciento diez socios efectivos y se encuentran pendientes de aceptación alrededor de veinte solicitudes. Esto demuestra la interpretación que en esta ciudad tiene el sentido de la agremiación.

La C. D. estima que ha llegado el momento de abocarse al estudio y realización para que este organismo gremial cuente con su local propio, y es así que ha considerado en su última reunión este asunto, aprobándose en principio el estudio del proyecto y su forma de financiación. Tenemos la impresión de que los señores asociados han de apoyar con entusiasmo esta obra que ha de ser el hogar espiritual de los comerciantes de Río Gallegos, que dará a la entidad la jerarquía que por su importancia y méritos le corresponde y contribuirá también al adelanto edilicio de esta progresista Capital. Podemos adelantar que un grupo de entusiastas asociados nos han ofrecido su apoyo, por lo que descartamos que los demás han de imitarlos, para que este proyecto sea en breve una realidad.

La Cámara ha mantenido y mantiene cordiales y estrechas relaciones con las autoridades territoriales que hoy comparten nuestra mesa, y es para mí motivo de especial agrado de dejar pública constancia de que siempre que hemos acudido a ellas hemos hallado la mejor disposición para dar a cada problema su justa solución y me complace reafirmar la colaboración de esta Cámara hacia ellas en todos y cada uno de los asuntos que tengan relación con nuestras actividades.

Para conocimiento de nuestros señores asociados puedo in-



...lucirá en la cocina moderna la
NUEVA PILETA (M)
Es un artefacto que uno a sus condiciones prácticas, la elegancia del diseño cuidado en el más mínimo detalle.
El amplio escurridor puede ser instalado tanto a la derecha como a la izquierda.



Chacabuco 132 • Buenos Aires
PRODUCTOS DE FUNDICION Y ACERO
DE LA MAS ALTA CALIDAD

formarles que en el transcurso del último ejercicio hemos cursado más de un centenar de notas y telegramas y hemos recibido y hecho llegar a quienes correspondía más de sesenta informaciones que la Gobernación del Territorio nos enviara relacionadas con la aplicación de distintos decretos y resoluciones, y hoy, precisamente, a raíz de una visita que le hicieramos al señor Gobernador del Territorio, nos comunicó que a su pedido se encontraban en esta Capital dos funcionarios de la Dirección Nacional de Abastecimiento que visitarán los comercios, y que con tal motivo invitaba a los componentes de la Cámara a concurrir a la reunión que tendrá lugar el día lunes 7 del actual, a las 19 horas, en la Gobernación del Territorio, para intercambiar pareceres y opiniones acerca de los diversos tópicos relacionados con el abastecimiento y aplicación de las leyes, decretos y resoluciones en la materia.

Descontamos, pues, la asistencia de los señores consocios a esta reunión. Y agradezco al señor Gobernador la deferencia dispensada a esta institución para formular la invitación que hago en su nombre.

Señores:

Se encuentra a la cabecera de esta mesa uno de los más activos y entusiastas miembros de esta Cámara: el señor Juan Anglesio, quien después de largos años de permanencia en esta Capital se ausenta de ella. Es lamentable tal circunstancia para nosotros que hemos compartido con él desde el comienzo la responsabilidad de la dirección de esta Cámara y creo interpretar el sentir de todos los asociados al manifestar que esta institución nos dió la oportunidad de conocer y valorar los méritos personales del señor Anglesio. No me extendo más, dado que en este acto el señor José Sureda, representando a la Comisión Gremial de Tiendas y Anejos de esta Cámara, ha de formular e interpretar los deseos de todos nosotros hacia el consocio que se aleja.

Señores:

Os invito a brindar por la prosperidad de la Patria y la grandeza del pueblo de Río Gallegos.

Informativo "Enosis"

Comodoro Rivadavia, 21 de junio.

♦ Puerto Deseado, la vecina y pujante localidad sureña, cumple el próximo mes, un nuevo aniversario de su fundación. A tal efecto, se ha integrado una comisión que tendrá a su cargo la celebración mencionada a llevarse a cabo el día 15 del mes próximo. La comisión designada es la siguiente: Ignacio Fernández, Andrés Gutiérrez, Carlos Capdevila, Julián Baztan, Ramón Blanco, José Otegui, Tiburcio Apesteigüita y Miguel L. Fernández. La nombrada comisión, ya ha iniciado sus tareas a fin de lograr que los festejos alcancen el brillo a tono con la fecha que se conmemorará.

22 de junio.

♦ Regresan mañana desde Puerto Deseado, donde se encuentran actualmente, los inte-

grantes de la Comisión de Auxilio Destacada por la Subprefectura de Comodoro Rivadavia, al mando del Oficial Principal Marcelo Waisberg, que durante estos últimos días, han buscado afanosamente algún indicio sobre los naufragos del "Lucho Cuarto", a lo largo de la costa atlántica, en la región cercana al lugar del hecho.

♦ El Jefe de Zona del Ferrocarril Nacional Patagónico local, ha dispuesto que mañana parte un equipo integrado de 65 hombres, a fin de normalizar el tránsito por las vías que unen esta capital con Sarmiento. El buen tiempo registrado estas últimas 24 horas ha permitido en excelente forma el deshielo de lugares que permanecían completamente escarchados, lo que facilita las tareas de los trabajadores que con todos los elementos necesarios viajará en un coche Diessel, lo que hace suponer que a breve plazo se reanuden en forma normal los ser-

Algunas Noticias Actuales

de los

Territorios Patagónicos

vicios una vez superados los múltiples inconvenientes que han tenido que sobrellevar.

23 de junio.

♦ Hoy a las 13, se llevó a cabo una emotiva ceremonia en homenaje al nuevo aniversario de la muerte de Palazzo y Bruggo, que hace 16 años, cumpliendo con su deber en el avión correo, hallaron la muerte en las cercanías de Puerto Viser. Amigos de los aviadores desaparecidos y miembros del Aero Club de Comodoro Rivadavia colocaron una ofrenda floral en el monolito que perpetúa la memoria de ambos en las cercanías del Campo de Aviación.

♦ Hoy a las 17, de acuerdo a lo resuelto por un decreto gubernativo suscripto por el General Carlés, hizo entrega el señor César Stafforini del despacho de la Jefatura de Policía al Inspector General Duilio G. Colángelo, en razón de que pasa el señor Stafforini a situación de retiro obligatorio previsto por las reglamentaciones en vigor. Con tal motivo, se desarrolló un sencillo acto, con participación de los encargados policiales del Gran Comodoro.

25 de junio.

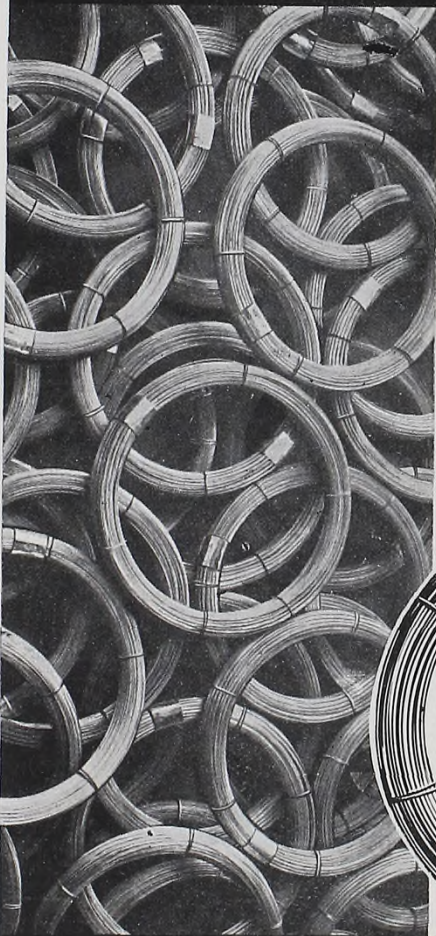
♦ En forma penosa, por las actuales condiciones climáticas continúan los trabajos en las vías del Ferrocarril Nacional Patagónico en el tramo del kilómetro 85 al 90 de la línea Comodoro Rivadavia a Sarmiento. Los 70 hombres que trabajan afanosamente y sin darse tregua, tienen que luchar con espacios cubiertos por más de un metro y setenta de nieve, siendo el promedio de la misma de unos setenta centímetros de altura.

♦ Esta mañana alrededor de las 8.30 partió desde esta Capital el secretario de Gobierno Coronel Bidone y comitiva, en gira de inspección. Durante el día de hoy pasarán por las localidades de Jaramillo y Pico Truncado, arribando posiblemente a Las Heras. El viernes, se encontrarán en la zona de Perito Moreno, donde llegarán también a Los Antiguos.

26 de junio.

♦ Suscribe el Gobernador Militar un decreto, por cuyo intermedio confirma en su cargo al Secretario de Gobierno Coronel Gabriel Luis B. Bidone. El texto del decreto de mención, dice así en sus partes dispositivas: Confírmase en el cargo de Secretario de Gobierno de esta Gobernación Militar al señor Coronel (S. R.) Don Gabriel Luis Bidone, con anterioridad al 10 de mayo del corriente año." Refrenda este decreto el señor Secretario de Fomento e Informaciones.

¡NUEVAMENTE EN LA ARGENTINA!

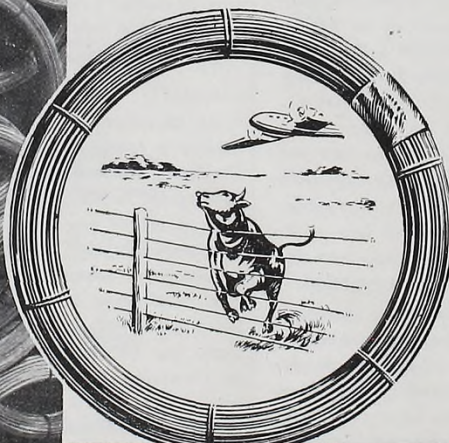


ELTRA S. A. fabrica ahora en el país el antiguo alambre ovalado cincado de alta resistencia "INVENCIBLE SAN MARTIN", con las mismas características técnicas que otrora lo hicieron famoso.

Y, como siempre, distribuido exclusivamente por su habitual proveedor

T A M E T

Chacabuco 132 - Buenos Aires



INVENCIBLE SAN MARTIN

29 de junio.

♦ La Compañía Diadema Argentina Sociedad Anónima de Petróleo, ha sido autorizada por el Poder Ejecutivo para la construcción de una planta industrial destinada a la elaboración de 35 millones de aceites lubricantes, que totaliza aproximadamente el 20 por ciento de la producción que el país consume. Dicha Empresa tiene entre nosotros, en kilómetro 27, en el Campamento que lleva el nombre de la misma (Diadema Argentina) una avanzada de ese potencial industrial, que se incorpora al patrimonio de producción del Estado.

4 de julio.

♦ Tendrá el Barrio de la Loma un eficiente servicio de farmacia La Municipalidad construirá un edificio destinado a estos fines. A los efectos enunciados, el Gobernador Militar acaba de suscribir un importante decreto por el que autoriza a la Comuna local la inversión de 180.000 pesos. La adjudicación se hará por concurso y con ajustes a las bases que oportunamente serán dadas a conocer por la Secretaría de Gobierno.

¡QUE NO FALTE LECHE
EN SU HOGAR!



Alberto Juan Defilippi

C A L E S

CALPABAÑOS "EWES" en
tambores.

CAL VIVA Córdoba Malagueño
en tambores.

CAL HIDRÁULICA "Cal-fucurá"
en bolsas especiales.

Cucha Cucha 2923

T. E. 59-3443 — Buenos Aires



Teniente Alejandro Bandic (H) y señor Antonio Lambert, administrador de la estancia Pardo Darwin, ante el avión que condujo a este establecimiento al agregado naval de la Embajada Británica.

6 de julio.

♦ Por la mañana, favorecidos por el buen tiempo de este domingo de invierno que se ha mostrado perfecto, los reservistas de Comodoro Rivadavia que todavía no habían jurado fidelidad a la enseña patria, lo hicieron en Barrio General Mosconi en el Destacamento de Exploración mecanizado. Y esta vez, al lado del hombre, estuvo la figura de la mujer, en el clásico "Sí juro" como expresión auténtica y valiosa de formar parte en ese contingente de reserva de la patria.

7 de julio.

♦ Ha sido trasladado a la sucursal Bahía Blanca del Banco de la Nación Argentina, el gerente de la sucursal local de la misma institución señor Ignacio T. Fernández. Dicho funcionario viajó hoy con destino a Bahía Blanca a fin de hacerse cargo de sus nuevas funciones.

8 de julio.

♦ Una resolución dada a conocer por el Gobernador Militar General Fernando José Carlés, por la que de acuerdo con la nueva restructuración de las distintas secretarías y Organismos de la Gobernación en la que se procede a nombrar nuevos titulares para desempeñar dichos cargos. La resolución de referencia expresada por el Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia, decreta: 1) Designar: Secretario de Gobierno y Asuntos Sociales al señor Coronel (retirado) don Gabriel Luis Belgrano Bidone, Secretario de Asuntos Económicos y Técnicos al señor Francisco Cruz, Secretario de Asuntos Administrativos al señor Capitán de Intendencia don Tomás Eloy Capdevilla, Subsecretario General al señor Domingo Alberto Ragni, Subsecretario de Asuntos Sociales, dependiente de la Secretaría de Gobierno y Asuntos Sociales al señor Mario Gerardo Corte, Subsecretario de Asuntos Económicos dependiente de la Secretaría de Asuntos Económicos y Técnicos al señor José Maydagán, Subsecretario de Obras Públicas, dependiente de la Secretaría de Asuntos Administrativos al señor Fausto Darío Ambrosi. 2) Las presentes designaciones revisten carácter interno.

10 de julio.

♦ Una honrosa distinción recibirá el señor Gabriel Barceló con motivo de haber cumplido con la función efectuada anoche en el Teatro Español quince años de labor consecutiva al frente de su conjunto de teatro vocacional. Por disposición del señor Gober-

nador Militar le será entregada al Sr. Barceló una medalla de oro en reconocimiento de la plausible labor cultural desarrollada en tan largo tiempo y a cada uno de los integrantes de su compañía se les obsequiará con una medalla de plata.

INDYAS

INDUSTRIAS Y ASTILLEROS

S. A. Arg. Ind. y Com.
Sucesores de CIA. DE INDUSTRIAS
NAVALES Y
MECANICAS
Silvestre Solari, S. A.

Construcciones Navales y Mecánicas. Reparaciones y Repuestos en General. Fundición de Hierro y Bronce. Máquinas y Turbinas a vapor. Marina y Terrestre, Motores "Diesel". Forja, Calderería, Cokería.

SOLDADURA AUTOGENA Y
ELECTRICA
PASEO COLON 1047
T. E. 33 Av. 0330 - Buenos Aires

BAZAR

"DOS MUNDOS"

2 5

SUCURSALES

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET

12 de julio.

◆ Se está trabajando para la habilitación de una pista de emergencia en Pico Salamanca que permita el despegue de la máquina Piper del Aero Club de San Julián, tripulada por el piloto Altamirano, que debido a una tormenta de nieve tuvo que efectuar un aterrizaje forzado en la región indicada.

13 de julio.

◆ El doctor Atilio Revelio es el nuevo presidente del Santa Lucía Golf Club, que ha salido electo en la asamblea realizada por la popular entidad de Barrio General Enrique Mosconi, que acaparó los comentarios deportivos de la semana que finaliza.

15 de julio.

◆ Puerto Deseado celebra jubilosamente un nuevo aniversario de su fundación, en donde aparece hace 63 años la figura de Don Miguel Onetto y el minúsculo grupo de gente que puso pie por vez primera en la costa donde después se levantaría la ahora pujante localidad que marcha segura de sus destinos. Grandes actos celebratorios han tenido lugar durante esta mañana y los mismos prosiguen esta noche con motivo de esta fiesta del nuevo aniversario.

16 de julio.

◆ Visitó esta mañana la vecina localidad de Diadema Argentina el Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia, General Carlés. El mandatario recorrió en compañía del Secretario de Asuntos Económicos y Técnicos, señor Francisco Cruz, las instalaciones de la Compañía y luego visitó los barrios donde se adojan los obreros de la misma, imponiéndose así sobre el terreno de las condiciones en que viven las familias radicadas en la importante villa petrolera.

◆ En razón de haber sido ascendido y trasladado a la Capital Federal el señor jefe de la Colonial Penal, que simultáneamente desempeñara la presidencia del Consejo Municipal de Rawson, don Liborio Pedro García, presentó su renuncia a ese cargo, sustituyéndole en el mismo el concejal don Ciriaco Santos Díaz.

◆ Se trabaja intensamente en las tareas de dejar expeditas las vías del ferrocarril a la altura del kilómetro 2 donde ocurriera un desmoronamiento de tierra el domingo pasado. En las últimas horas de hoy o mañana por la mañana han de finalizar los trabajos y se podrá reanudar el servicio. Hasta el momento el Ferrocarril Nacional Patagónico ha seguido cumpliendo el transporte de pasajeros por todas las estaciones de la línea, ya que los viajeros eran conducidos desde la estación local hasta la misma plataforma de los coches de servicio por intermedio de vehículos que puso a disposición del ferrocarril la Empresa Giobbi y Transportes Patagónicos. Así como en menos de un mes, el servicio ferroviario local debió afrontar una seria lucha contra fenómenos telúricos. El accidente y contratiempo ha sido vencido y mañana alrededor de medio día ya tendremos de nuevo todos los servicios en forma normal.

◆ Para desempeñar las funciones de Subprefecto Marítimo en Río Grande (Tierra del Fuego) ha sido promovido el actual oficial principal de la Prefectura local señor Marcelo J. Waisberg. El citado funcionario partirá de un momento a otro para Río Grande en compañía de su familia, a fin de hacerse cargo de sus nuevas funciones.

17 de julio.

◆ La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia acaba de llegar una vez más con su aporte espontáneo a un esfuerzo común. Nos referimos a la donación

de 2 máquinas de escribir que ha dispuesto en beneficio del Colegio Comercial de Puerto Deseado, que hace muy poco tiempo acaba de incorporarse a la vida pujante de la progresista población nombrada.

18 de julio.

◆ Ha sido designado por la Suprema Corte prosecretario de la Cámara Nacional de Apelaciones de Comodoro Rivadavia el escribano nacional señor Mario A. Garcés, quien se ha hecho cargo ya de su puesto.

San Julián, 10 de junio.

◆ Con motivo de cumplir sus bodas de oro matrimoniales los esposos don John Walker y doña Jacinta Pergolis de Walker ofrecieron una recepción en el Hotel Londres para celebrar el significativo acontecimiento. Don John Walker, que en este mes de junio cumplirá 80 años de edad, nacido en Escocia llegó a la Patagonia cuando apenas contaba 13, radicándose en Río Gallegos, donde conoció a Jacinta Pergolis, hoy su esposa, que procedente de las Malvinas llegó también allí a la edad de 13 años. El matrimonio tuvo seis hijos, habiendo desempeñado el señor Walker el cargo de administrador en importantes establecimientos ganaderos del sur, dedicando ambos últimamente sus esfuerzos a la explotación de comercio de hotel en la localidad, como dueños del "Argentino". Abruñados por el peso de la tarea y de los años, hace algún tiempo lo vendieron para retirarse y disfrutar de merecido descanso.

Pintura especial 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

9 de Julio en Puerto Deseado

Discurso pronunciado por el subprefecto don Miguel Angel Massey durante la gran velada que tuvo lugar en el Cine Teatro Español

Autoridades, señoras y señores:

La historia universal sólo registra hechos que por sus alcances han conmovido a los pueblos del mundo en cualquier época y lugar donde se desarrollaron. Pero el vibrante episodio que vivió el pueblo argentino hace hoy precisamente 136 años, no solamente sacudió a las Provincias Unidas sino que, por sus alcances, traspuso fronteras para adquirir proyecciones extraordinarias. Miles de peligros habían acechado hasta entonces la libertad proclamada 6 años antes en el histórico Cabildo de Mayo y la conciencia popular comprendía claramente la situación por lo que era necesario construir con la mayor celeridad posible una base firme a la voluntad que los animaba. Y así fué que cuando el primer rayo de sol del día 24 de marzo de 1816 doró las cumbres de la cordillera y antes de extenderse iluminando cerros y llanuras fué saludado por una salva de 21 cañonazos; pues era que en ese día el Congreso Soberano de las Provincias Unidas, esperanza de los pueblos y motivo de la expectación común, se instalaba por fin, después de tanta ansiedad en San Miguel de Tucumán, culminando con la refirmación más categó-



*Subprefecto de Puerto Deseado,
don Miguel Angel Massey.*



La tradicional distinción de nuestro sello, se destaca en las prendas apropiadas para el bien vestir de nuestros clientes del Sud.

Florida 533, Buenos Aires.

GENOVESI

rica de los valores morales, pues se impusieron allí, la férrea voluntad y la firme decisión de un Pueblo que se sentía ya con fuerzas como para erigirse en únicos y verdaderos dueños de sus propios destinos. Y ese unánime deseo se vió representado por los heroicos diputados que congregados en Tucumán suscribieron el acta histórica de la Independencia, logrando con ello que naciera ante el mundo una Nueva y Gloriosa Nación, ejemplo de paz, de amor, de trabajo y de justicia. Pero la magnífica consecuencia de aquella titánica gesta de Julio alcanza recién su esplendor al cabo de mucho más de un siglo. La Argentina justa, libre y soberana en el concierto de las naciones del mundo, que soñaron nuestros padres del 16, aparece al cumplirse el 131º aniversario en el mismo lugar histórico donde fuera proclamado el trascendental episodio de aquella independencia política; pues hace justamente hoy un lustro en que "los representantes del pueblo de la Nación Argentina reunidos en Congreso General Constituyente", firmaron el acta de la Independencia Económica, proclamando ante el mundo que "asomaba a la faz de la tierra una Nueva Argentina, socialmente justa, económicamente libre y políticamente soberana". Conquista ésta lograda por el gran conductor del pueblo argentino, el creador del justicialismo, tercera posición universal llamada a ser escogida por todos los pueblos libres, inteligentes y trabajadores: ¡El General Juan Perón!

Por eso hoy los argentinos levantamos la vista al cielo azul y blanco, nunca tan diáfano como ahora, para agradecer a la Providencia Divina la gracia que

**CUARTO DE
BAÑO, CON JERARQUIA
DURCELANA**



**A la perfección y
sobriedad de sus líneas, los arte-
factos sanitarios DURCELANA,
unen la clásica belleza de una
superficie lisa, blanca y brillan-
te; atributos de calidad que
confieren jerarquía.**



FERRUM
S. A. de Cerámica y Metalurgia

FABRICA Y ADMINISTRACION: ESPAÑA 402 - 600, AVELLANEDA
EXPOSICION: CHACABUCO ESQUINA ALSINA, BUENOS AIRES

2-52

nos ha concedido al depararnos un destino tan venturoso, pleno de jornadas heroicas, con triunfos tan brillantes y señeros, que hacen que nuestra Nación sea vista con admiración y envidia al mismo tiempo, por otros pueblos y por los que esgrimen con el arma de la guerra sus afanes de lucro y de conquistas en vez de utilizar el arma más poderosa con que Dios ha dotado a la Humanidad: ¡El Trabajo! Y mientras la codicia y sus afanes desmedidos los carcomen, debilitanse moral y físicamente debatiéndose en la propia desesperación de sus vidas destruidas; por lo que sólo se erguirán ante el mundo los pueblos que como el nuestro rinde culto cotidiano al trabajo creador y que logra sus conquistas dentro de sus propios límites, transponiendo tan sólo las fronteras cuando en cumplimiento del deber de solidaridad humana asiste espontáneamente para mitigar dolores y llevar un hábito de felicidad a quien lo necesita, recibiendo en pago una bendición como las que a miles recibe a diario por su acción social la dignísima Jefa espiritual de nuestra Patria al frente de su benemérita Fundación que lleva su nombre: ¡Eva Perón!

Por eso festejamos hoy, los dos episodios trascendentales de nuestra total independencia: la política y la económica. La primera conquistada en 1816 y refirmada por el actual gobierno incluyendo la soberanía del sector Antártico y la segunda lograda recién en 1947, "al romper los vínculos dominadores del capitalismo foráneo enclavados en el país recuperando los derechos, el gobierno propio de las fuentes económicas nacionales". Esta Independencia es una palpable y hermosa realidad, como lo demuestra el hecho de que, si en una Nación cada uno de sus habitantes posee su propia independencia económica, pues las remuneraciones de su trabajo le permiten vivir con dignidad y con decoro, significa que la Nación entera posee también su independencia económica, que expresado a la inversa establece que: en una Nación económicamente independiente todos sus habitantes son también económicamente libres; por lo cual lo consignado, resulta un axioma en virtud de estar categóricamente demostrado por la realidad de los hechos.

Pero la independencia de la economía del país necesita ser sustentada permanentemente por el trabajo individual de cada uno de los habitantes en las distintas esferas de sus actividades. Por los industriales, comerciantes, productores y trabajadores en general, para que este beneficio común de que hoy gozamos, pueda no solamente subsistir sino que día a día sea mayor, pues el aumento de producción trae aparejado una mayor circulación de valores económicos y, por ende, mayor felicidad. Y no solamente en el rendimiento del

Etchegaray, Arriarán & Cía.

S. R. L. - CAPITAL \$ 5.500.000

Importadores - Mayoristas
Tienda - Tejidos - Mercería



934 - ALSINA - 944
BUENOS AIRES

trabajo está la clave de la total recuperación económica. Está también y en grado superlativo de importancia en el ahorro, en evitar el derroche, lo superfluo, formándose cada habitante el concepto cabal de su propia libertad económica. Y si la libertad individual termina donde comienzan los derechos de otros, la libertad económica también debe terminar donde comienzan los cultos y sagrados intereses de la Patria. Para ello poseemos la fórmula sencilla: "Producción y Ahorro", que llevada a la práctica en la forma que lo requieren las circunstancias iremos resolviendo los problemas que puedan presentárcenos tanto en el orden nacional como en el internacional. Esta es la consigna de la hora que deben cumplir todos los habitantes del Gran Pueblo Argentino: hombres, mujeres y niños. Los reservistas, que celebran hoy también su día, que son a la vez reservas morales que "juraron un día a la Patria seguir constantemente su bandera hasta perder la vida".

De esta manera continuaremos la patriótica tarea de engrandecer nuestro suelo, vigorizando las formidables conquistas proclamadas en 1816 y en 1947. Para que cuando la última jornada de nuestras vidas llegue, antes de cobijar nuestros cuerpos con el manto de esta querida tierra, podamos decir con orgullo a nuestros hijos que les dejamos una Patria más grande que la que encontramos al asumir nuestras responsabilidades. Una Patria que fuera el sueño de quienes por ella lucharon desde un siglo atrás. ¡Una Patria Justa, Libre y Soberana que fuera también el sueño de un gran conductor de su grandeza, un General que fué Presidente de la República, llamado Juan Perón!



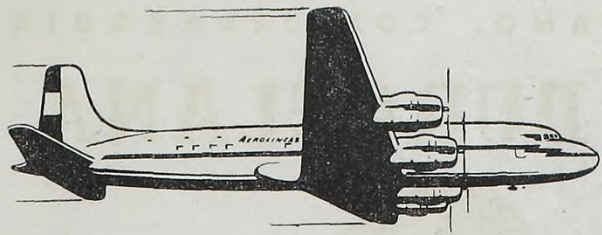
Puerto Deseado. Plaza Centenario bajo la nieve.

**PRODUCTOS
KO-KI-TO**

*Puede tanto
tan poquito!*

EN FRASCOS DE
18 GRAMOS
56 GRAMOS
112 GRAMOS

E. CONTE-GRAND SOC. RESP. LTA.
CAPITAL \$ 1.000.000 M/N. FUNDADA EN 1885
1840 TREINTA Y TRES 1860 - BUENOS AIRES



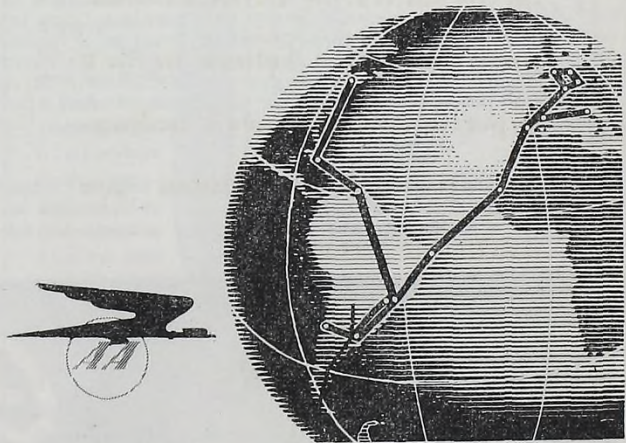
POR LOS CIELOS DEL MUNDO

Nuestros rápidos, modernos y confortables aviones DC-6, lo llevarán por las rutas de **AEROLINEAS ARGENTINAS** a cualquiera de las escalas que elija para su próximo viaje,

SAN PABLO	PARIS
RIO DE JANEIRO	FRANCFORT
TRINIDAD	AMSTERDAM
HABANA	MADRID
NUEVA YORK	ROMA
NATAL	LONDRES
DAKAR	CHILE
LISBOA	

..y con sus conexiones

a cualquier lugar del mundo.



**AEROLINEAS
ARGENTINAS**

PERU 22 (Edificio del Viajero)

INFORMES: T. E. 30-2061 RESERVAS: T. E. 30-0351



Ushuaia bajo la nieve.

Vida social en San Julián

(De "El Sonido".)

♦ Ayer se efectuó en la localidad la unión matrimonial de la señorita María Elena Michudis con el ing. don Jorge Juan Linas, jefe de la Delegación local de Tierras. Dieron sus firmas en el Registro Civil, los señores José Suárez y Constantino Michudis. Los nuevos esposos emprendieron ayer mismo su viaje de bodas a la capital federal, donde permanecerán por espacio de un mes aproximadamente. En la aeroplaza fueron despedidos por familiares y amigos.

♦ Para hoy jueves está anunciada la boda de la señorita Catalina Cvjetanovic con el señor Marcelo M. Schupbach, pertenecientes ambos jóvenes a familias de muy antiguo arraigo generalmente esti-

madas en la localidad y la zona. Darán sus firmas como testigos, por la novia don Antonio Kusanovic y el Sr. José Villarroel y por el contrayente la Sra. Hebe P. de Kusanovic y el Sr. Carlos Kusanovic. El matrimonio de la joven pareja será celebrado con una reunión familiar de carácter íntimo.

(19 de julio.)

♦ Mañana sábado tendrá lugar en la localidad la boda de la señorita Esmeralda Gaspar con el joven señor Joaquín Fernández. Darán sus firmas como testigos los señores Nicolás Zavic y Máximo

Gusta?... es

**NOBLEZA
GAUCHA**

García. Con tal motivo se servirá un cocktail en el Club Independiente.

♦ También mañana se realizará el matrimonio de la señorita María Adelina Vargas con el señor David España. Testificarán el acto los Sres. Eduardo Oyarzo y Carlos Muñoz. La boda será celebrada con una fiesta familiar en casa de la novia.

♦ El sábado último se efectuó en San Julián el enlace matrimonial de la señorita Hena Merelles con el señor Rodolfo Arbilla, poblador de la zona de Santa Cruz. Firmaron el acta matrimonial los señores Epifanio Llana, Lucio A. Arregui y José P. Berrando y la señora Virginia L. de Berrando. El acontecimiento fué celebrado con una fiesta familiar en el Hotel Londres.

(27 de junio.)

♦ Mañana, en la localidad, será consagrada y bendecida la unión matrimonial de la gentil señorita Hilda Manriquez con el señor José Emeterio Hernández, pertenecientes ambos jóvenes a familias de antiguo arraigo y general estimación en la localidad y la zona. En el acto civil darán sus firmas como testigos los señores Alberto Andrade y Juan Sapunar, apadrinando la ceremonia religiosa doña Petra Reyero de Hernández, madre del novio, y el señor Juan de Dios Manriquez, hermano de la contrayente. Con tal motivo, por la noche se realizará una fiesta familiar en el Hotel Miramar.

(11 de julio.)

♦ El miércoles a las 20 horas el personal de Correos local ofreció en las oficinas de la misma un vermouth de honor y despedida al jefe, Sr. Humberto M. Debenedetti, quien se acoge a los beneficios de la jubilación y se ausenta en el día de hoy para el norte. En el transcurso de esta demostración, tan sencilla como sincera y expresiva, se obsequió al homenajeado con un pergamino suscripto por todos los empleados.

El Sr. Debenedetti, visiblemente emocionado, agradeció la demostración más o menos en los siguientes conceptos:

Estimados colaboradores:

Agradécoles de todo corazón esta demostración que aunque sencilla tiene para mí un gran significado, y es ofrecida por todos quienes tan eficazmente colaboraron conmigo, ya que sin dicha colaboración no habría podido cumplir con eficacia el cargo de Jefe de esta dependencia.

Esta demostración tiene un gran valor para mí, porque revela la armonía que imperó entre nosotros en todo el tiempo que he estado al frente de la oficina.

Nunca he tenido mala disposición para nadie, y si he cometido algún error, es porque ninguno es infalible en esta vida; los errores son humanos y en tal forma hay que medirlos.

La superioridad ha dispuesto mi jubilación después de más de 25 años de ininterrumpida labor; puse lo mejor de mí para no defraudar a mis superiores inmediatos y creo sinceramente haber cumplido con toda voluntad y afán de superación.

Exhorto a todos a que sigan laborando como hasta ahora y si fuera preciso aumentar el rendimiento para que, aparte de ser una satisfacción personal, signifique una valiosa cooperación para que nuestra Repartición vea aumentados sus bien ganados prestigios.

Me retiro con satisfacción, pero con un dejo de tristeza, pues son demasiados años —casi una vida— puestos al servicio de la Repartición, y es lógico que en estos momentos que serán inolvidables para mí, broten unas lágrimas, lágrimas que condensan toda la emoción que siento en estos instantes.

Muchas gracias a todos, por estos momentos que me hacen vivir y que vivirán latentes en mi espíritu por el resto de mi vida.

♦ Por nota de fecha 16 del corriente se nos informa oficialmente de haber sido designado para el cargo de Jefe Interino de la oficina local de Correos y Telecomunicaciones el antiguo empleado de la misma, Sr. José Vázquez. Reemplaza al Sr. Humberto Miguel Debenedetti, quien acaba de acogerse a los beneficios de la jubilación.

(18 de Julio.)

HERBIN

S. A. IND. Y COM.

Fabricación ~ Importación
de Tejidos de Punto

ESCRITORIO Y VENTA:

1 2 8 5 — ALSINA — 1 2 8 5

T. E. 37. Rivadavia 3833 y 2510

FABRICA Y DEPOSITO

LAVALLE 4050

GASCON 1057

Fco. A. DE FIGUEROA 1030

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".



San Julián.

Los esposos John Walker y Jacinta Pergolis en medio de sus familiares con motivo de cumplir sus bodas de oro. (Foto Mitre.)

CUSENIER

LICORES FINOS



COCKTAILS Cubano :

San Martín - Manhattan

MERISSETTE Licor de guindas

TRIPLE SEC Curaçao blanco

ANISETTE

LIQUEUR JAUNE

CHERRY - BRANDY

APRICOT - BRANDY

MAZARINE Licor de los monjes

CREME DE CACAO a la vainilla

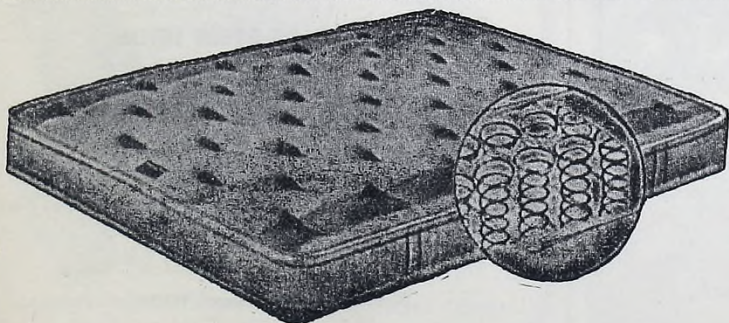
LA PRUNELLE Licor de ciruelas

ANIS CUSENIER "De Luxe"

DUBB ORANGE Curaçao dulce



Comodoro Rivadavia. Enlace de la Srta. Olga Vañek con el Sr. Alfredo Martínez Magagna. (Foto Berenguel.)



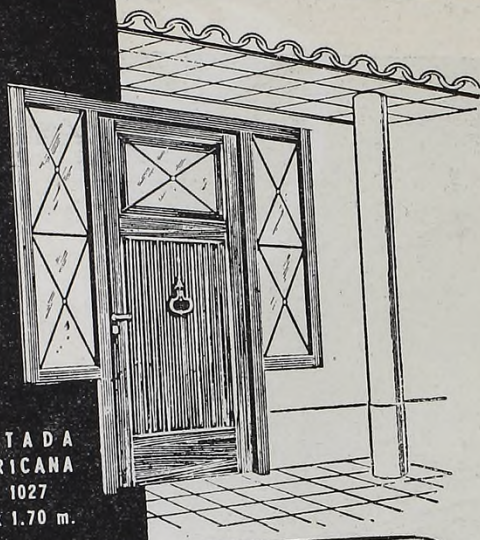
CANDIDO LORENZO

COLCHONERIA

Tapicería y cortinas para buques en general

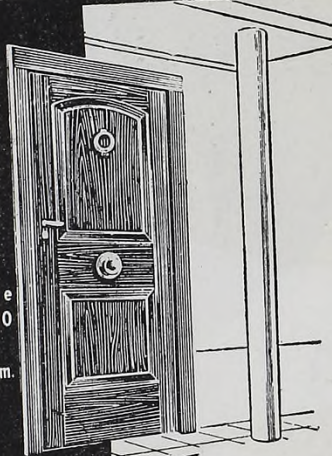
812 - NECOCHEA - 814 — T. E. 23 B. Orden 6004

BUENOS AIRES

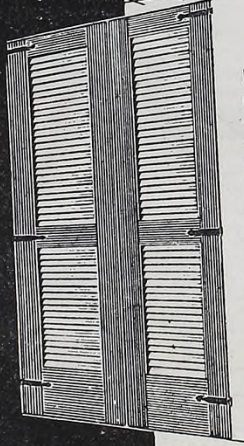


PORTADA
AMERICANA
N° 1027
2.10 x 1.70 m.

De gran categoría



PUERTA de
PORTICO
N° 1010
2.10 x 0.90 m.



POSTIGONES
TIPO CELOSIA
para puertas y
ventanas

La carpintería de nuestra fabricación, cuya superior calidad es bien conocida, también se prefiere por la categoría de sus modelos, de útil adaptación y de hermoso efecto decorativo para la vivienda.

TORTOSA, GHISALBERTI y CIA. S. R. L.

Capital: \$ 520.000.00

Charcas 2950, Bs. As.

Distribuidores Exclusivos Costa Sud

S. A. IMP. y EXP. DE LA PATAGONIA



San Julián.

Srta. María Mondelo, el día de su enlace con el Sr. Tomás Antonio Roldán. (Foto Mitre.)

ERNESTO STEIN

SUCESOR DE STEIN HNOS.

PROVEEDOR MARITIMO

BALCARCE 378 — Buenos Aires

T. E. 33-AVENIDA 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"



San Julián.

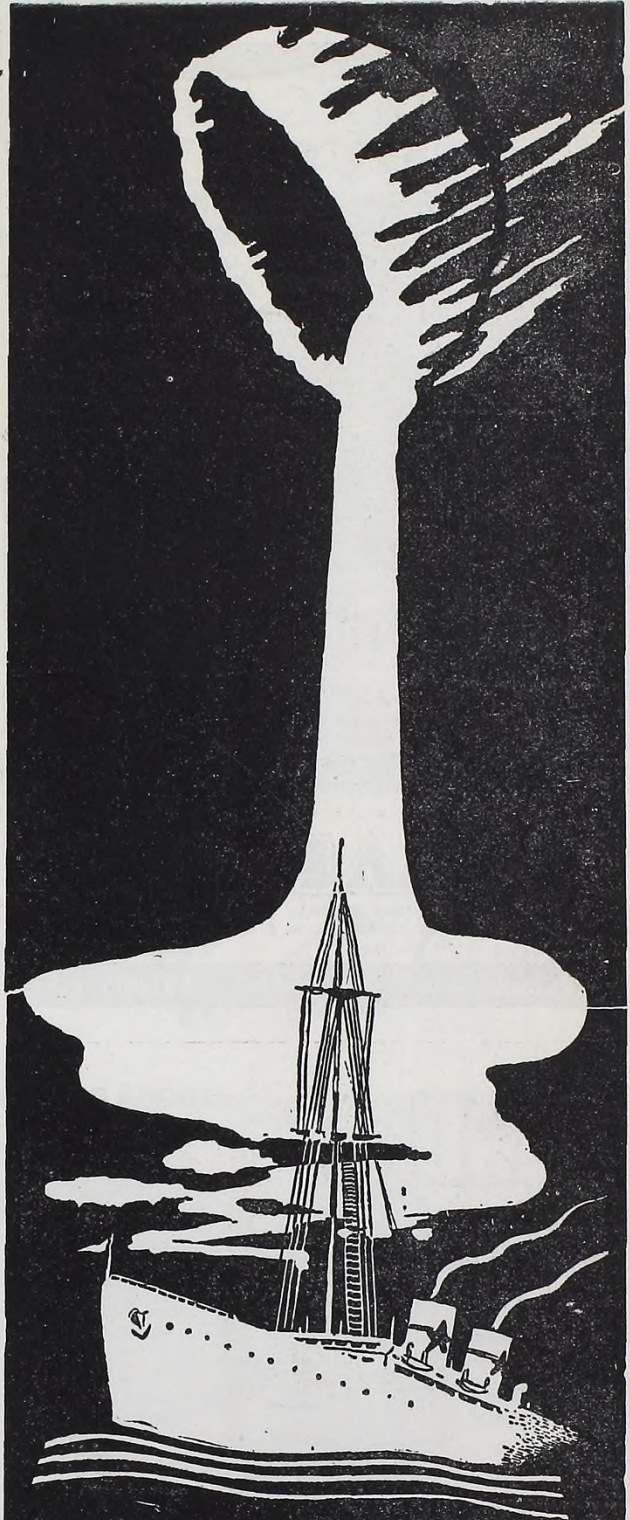
Compromiso matrimonial de la Srta. Lola Brunet con el Sr. Carlos Bertone.

Dignas de su preferencia... son las exquisitas conservas



- Corned Beef
- Brisket Beef
- Regout
- Mondongo a la Genovesa
- Pastel de Carne y Riñón
- Estofado con cebolla
- Salchicha tipo Viena
- Lengüas vacunas y de cordero
- Pastas para sandwiches y rellenos, etc., etc.

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES



★ **LA CARENA**
PINTURA DE BUQUES

Calle Pi y Margall 1048 U. T. 23 — 4050
BUENOS AIRES

AEROCARGADORES "NOVELLI"

32 Volts - 1000 Watts
12 Volts - 225 Watts
6 Volts - 175 Watts
(con Hélice de 2 Palas)

El Único

Sometido a rigurosos ensayos en túnel aerodinámico. Su original sistema de hélice de paso variable automático (patentado) permite una regulación de velocidad y frenado seguro y eficiente.

Obtenga luz y radio gratis a toda hora con la energía que le brinda el viento. Instale un aerocargador "NOVELLI", orgullo de la industria argentina.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

C.O.S.A.R.I.

COMPAÑIA SUDAMERICANA
DE REPRESENTACIONES E INDUSTRIA S. R. L.
CAPITAL m\$ n 100.000.-

GARANTIA!

Garantizamos el funcionamiento del aparato contra todo defecto de fabricación.

BOUCHARD 432 - T. E. 31-6763 - BUENOS AIRES



Norma Susana Acuña, de Puerto Deseado.
(Foto Weiss.)



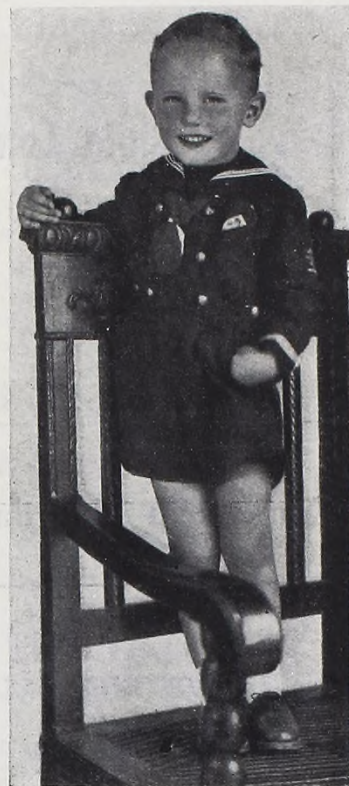
Danielito Candel Quiroz, de Comodoro Rivadavia.
(Foto Berenguel.)



Marta Calderón Casaño, de Comodoro Rivadavia.
(Foto Berenguel.)



Eleanita Candel Quiroz, de Comodoro Rivadavia.
(Foto Berenguel.)



Ramón Moyes, de San Julián. (Foto Mitre.)



Ramón Fernández Barnetson, de Puerto Deseado.
(Foto Weiss.)

Punteros en Rendimiento

ACUMULADORES



Tres productos de inmejorable calidad elaborados por la Fábrica Argentina de Acumuladores Willard, la más importante de Sudamérica.

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

AGENTES EN TODA LOCALIDAD IMPORTANTE DE LA ZONA

Guía Comercial y Profesional de la Patagonia

Comodoro Rivadavia

J. A. LAFONT
SEGUROS GENERALES

NEW ZEALAND INSURANCE
Co. Ltd.

SUN LIFE ASSURANCE OF
CANADA

ROQUE GONZALEZ

JUAN M. ALTUNA
Escribanos

Registro de Contratos Públicos Nº 2

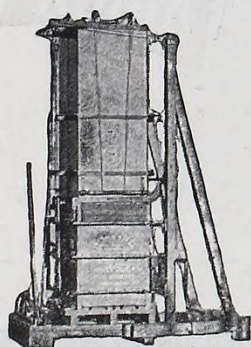
San Martín 570 (altos)
Comodoro Rivadavia

SMITH HERMANOS

Martilleros Públicos

Belgrano 869-77

Teléf. 293



Prensa "AMELUNG" pat.

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

TALLER ELECTRO-TECNICO
"EL CENTRAL"
JOSE LIBERTINI
Rivadavia 555 Teléfono 473

BERENGUEL

FOTOGRAFIA - Retratos de calidad

SAN MARTIN 288 — TEL. 304

PANADERIA Y CONFITERIA

"LA FLOR DE ASTURIAS"

Venta de Pan y Galletas por
Mayor y Menor

C. correo 5165 — San Martín 421
Teléfono 77

Puerto Deseado

SOCIEDAD COMERCIAL E
INDUSTRIAL

ALDINO FAVA

Soc. Resp. Ltda. - Capital \$ 60.000
Concesionario FORD

Exhibición y Venta de los nuevos
modelos

GRAN SURTIDO DE REPUESTOS
LEGITIMOS

HERBERT BATEMAN

COMISIONES y
REPRESENTACIONES

Florentino Pérez

Despachante de Aduana
y Agente Marítimo

Representante de
"LAW UNION & ROCK"

Compañía Inglesa de
Seguros y de la casa

JOSE PELUFO y Cía. Ltd.
Vacunas "E B E R"
(Carbunco y Mancha)

C. Correo 76

Empresa
LUZ Y FUERZA

COCOS Hnos

Anexo: Instalaciones eléctricas e
Industriales — Mosaicos calcáreos
y graníticos

ESTACION DE SERVICIO

de

PEDRO MARTINEZ

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

Los Fletes Aumentan

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

Enfardado con

PRESA COMUN

0.780 m³ 192 kilogram.

fardo \$ 36.66

Mil kilos \$ 190.93

PRESA AMELUNG

0.590 m³ 254 kilogram.

fardo \$ 25.40

Mil kilos \$ 109.18

DIFERENCIA: \$ 81.75

TALLERES VOLCAN

PUERTO DESEADO

Trelew

FARMACIA

Margara

BAR ESPAÑOL

de SANZ, CHASCO y OCA
Teléf. 22

EMILIO J. DUPOUEY

ESCRIBANO

Registro N° 3

Francisco Martínez Guirado

Concesionario CHEVROLET
Estación de servicio Y. P. F.
TALLER MECANICO.

CASA "TORREJÓN"

AVENIDA FONTANA 264 - 274
Teléf. 5 — Suc. Trelew
Material Eléctrico — Art. Fotográficos

Alejandro Abraham

TIENDA . ALMACEN
ACOPIO DE FRUTAS

Dr. PEDRO N. SILVA

MEDICO

Confitería y Heladería "NICO"

de
F. MONTUENGA (h.) y N. GONZALEZ
Av. Fontana 223 — Teléf. 160

Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

Río Gallegos

CONFITERIA "CARRERA"

de

VLADIMIRO JAKIC

Servicio especial de Lunch a domicilio
Roca esq. Fagnano — Teléf. 179

Fotografía "ROIL"

TRABAJOS DE PRIMERA CALIDAD
Venta de Albumes para fotografía —
Gran existencia de fotos del Lago
Argentino

Dr. BENIGNO CARRO

Médico Cirujano

Rayos X — Electricidad — Análisis

M. Moreno 68 — Teléfono 57

Taller de Hojalatería Mecánica y
y Herrería
de CARLOS BEICA

Especial. en elásticos de automotores
Av. San Martín 467 — Teléf. 486

ANGEL A. SUREDA

CONTADOR

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

Sarmiento 204 - Tel. 288

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"

9 DE JULIO 230 — Teléfono 143

ALBERTO R. SEGOVIA

DESPACHANTE DE ADUANA

Importación - Exportación
Representaciones — Seguros

Telegramas "ASEGOVIA"

Juan Liegeois

REPRESENTACIONES

COMISIONES

CONTABILIDAD

SARMIENTO 24

Sarmiento

HOTEL "OROZ"

de

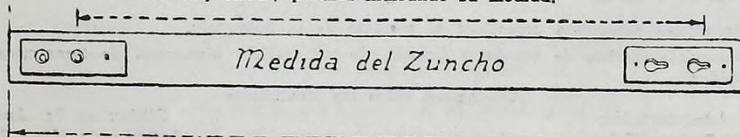
M. BRITAPAJA

Com. L. Piedrabuena

Dr. HERIBERTO F. COBEÑAS
Médico Cirujano - Matrícula N° 5377
Ex-Interno del Hospital Rawson de
Bs. Aires - Médico de Salud Pública
Teléf. 38

Usina Eléctrica
de Luz y Fuerza

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.



IOAQUIN ARGUELLES

RIO GALLEGOS

San Julián

Estudio "FOTO MITRE"

Walter Hamburger
FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIACIONES, REVELACIONES, COPIAS
Bartolomé Mitre 375

SCHCLAREK HNOS.

Sucesores de LUIS SCHLAREK
MERCADERIAS GENERALES
FRUTOS DEL PAIS
C. Correo 27 Teléfono 51

HOTEL "AGUILA"

de SERVENTIC y MARCIC
GRANDES COMODIDADES PARA
FAMILIAS Y PASAJEROS
Av. S. Martín - Tel. 24 - C. Correo 17

LEONIDAS BOHMER

Despachante de Aduana y Agente
Marítimo

Contabilidades y Administración
Agentes de: José Peisci y Cía. - Cía.
Arg. de Seguros "Providencia". -
Indalecio Muruzábal, consignatario de
frutos del país. - Café Paulista S.R.L.
Representante general para el Terri-
torio de Santa Cruz de la CATITA. -
Productos "Bernalcina"

C. Correo 12 - Teléf. 86

JUAN ARCAL

Compra y venta de haciendas. Agen-
te y Representante de "ACAROINA"

El Gran Antisárnico Argentino

CAMINOS y VAN PEBORGH - S. R. L.
R. A. LISTER y Cía. Ltda.

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

CALEDONIA ARGENTINA

Cía. Argentina de Seguros

Avenida Zeballos C. Correo 83

Santa Cruz

HOTEL VICTORIA

ATENDIDO POR
SUS DUEÑOS

Teléf. 71

PANCHO'S BAR

FRANCISCO BRIZIC
Venta de Bebidas y Café
Express

Dr. EDUARDO CANOSA

Doctor en Medicina

M. P. 0.7668

Consultas: 14 a 17 horas

Teléfono 69

H. W. C. ROLLITT y Cía.

Representaciones:

Contabilidades - Agentes Marítimos
Administración de estancias

C. Correo 42 - Tel. 77 - Pto S. Cruz

Las Heras

Dr. Amadeo Antonelli

MEDICO CIRUJANO

Teléfono 52

GARAGE Y TALLER MECANICO

de DI PARDO Y MORINI

Soldadura autógena - Pintura al Duco
Arreglo de carrocerías - Engrase -
Cristales para automóviles - Reboi-
najes en general - Electricidad del
automóvil - Reparaciones esmeradas.
Repuestos y Accesorios. Venta y Ser-
vicio de acumuladores - Lufrificantes.

LAS HERAS

Teléfono 41

Ushuaia

Carnicería y Ramos Generales

de

Francisco Fernández Giménez

Río Grande

TALLER MECANICO

ESTACION DE SERVICIO

de

PINOLA y MARTINEZ

AURELIO F. MAZZIOTTI

Martillero Público

Representaciones

HOTEL COMERCIO

de MIGUEL ALARCON

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

PEDRO TRIVIÑO

Concesionario de la CAP

RAMOS GENERALES

PROVEEDOR MARITIMO

Farmacia "DEL PUEBLO"

de Rubén Darío Rauch

La más austral del mundo

Teléf. 38

Cañadón León

EUGENIO LLUIS

RAMOS GENERALES

El mejor surtido en plaza

(C. C. Nº 15)

TRANSPORTES PATAGONICOS 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 encomendas que se efectúa con gran rapidez.

Oficina en todas las localidades

Administración:
Trelew (Ch.)
Dir. Tel.: "Tramgónicos"

Oficina en Bs. As.:
Avenida de Mayo 789
T. E. 34 Defensa 9968

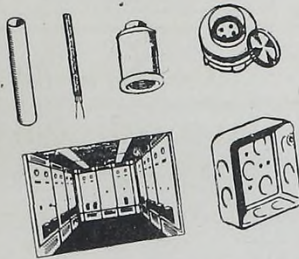
OFRECEMOS

a los Sres. Profesionales, Industriales,
Comerciantes, al Gremio y al público:

Los Productos aquí ilustrados con nuestra garantía de calidad, respaldada por 40 años dedicados al perfeccionamiento técnico de las instalaciones eléctricas y de alumbrado en el país.

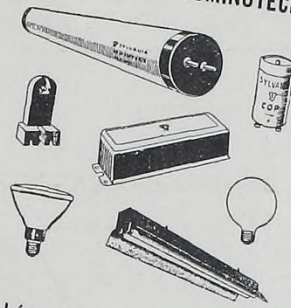


MATERIALES DE INSTALACIONES ELECTRICAS



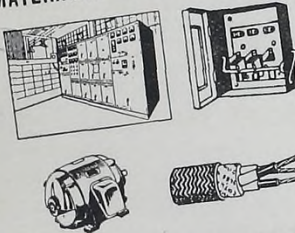
Caños, cajas, conductores, tableros de luz, llaves y tomas de corriente, etc.

MATERIALES DE LUMINOTECNIA



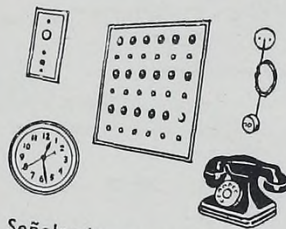
Lámparas incandescentes, tubos fluorescentes y accesorios.

MATERIALES DE FUERZA MOTRIZ



Tableros, motores, cables armados, aparatos de control, llaves blindadas, transformadores, etc.

MATERIALES DE BAJA TENSION



Señales luminosas, campanillas, centrales telefónicas, teléfonos, relojes, etc.

Distribuidores exclusivos de las siguientes firmas de renombre mundial:



E. LIX KLETT & CIA. S.A.

DIRECTORIO

ERNESTO LIX KLETT, PRESIDENTE
CARLOS LIX KLETT, VICEPRESIDENTE
ERNESTO LIX KLETT (H), DIRECTOR
HORACIO SANCHEZ ELIA, DIRECTOR

SANTIAGO BAQUE, DIRECTOR
LUIS LIX KLETT, DIRECTOR
CARLOS MENENDEZ BEHETY, DIRECTOR
FERNANDO MENENDEZ BEHETY, SINDICO TITULAR
ESTEBAN CANALE DEMARIA, SINDICO SUPLENTE

Adm.: Florida 229 - T. E. 33-8184 - Dpto. Ventas: Venezuela 1326
Dpto. Téc. y de Iluminación: Anchorena 1364

ORGANIZACION ARGENTINA DIRIJIDA POR INGENIEROS ARGENTINOS



Casa Central
Florida 229 - T. E. 33-8184



Dto. Técnico
Anchorena 1364
T. E. 78-0071



Dto. Ventas
Venezuela 1326



Depósitos y Talleres
Blanes 470 - T. E. 23-8187



Fábrica de Tubos Fluorescentes
Blanes y M. Rodríguez

10 SUCURSALES
en el interior



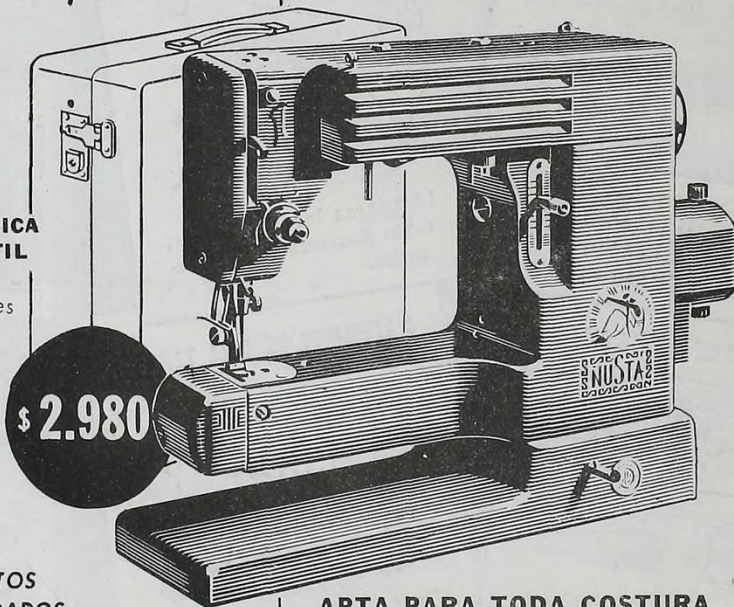
*Cose... borda... zurce,
hace frunces y plegados
¡y tiene brazo libre!*

Por lo sencilla, rápida y liviana, la máquina de coser "RUSTA" le resultará una colaboradora maravillosa

Y tenga en cuenta que su extraordinaria calidad mecánica es el resultado de una gran organización técnica, especialmente formada para producirla.

**ELECTRICA
PORTATIL**

Ambas
Corrientes



**REPUESTOS
ASEGURADOS**

*Fabricada totalmente
en el país, tiene
asegurada permanentemente
la provisión de
repuestos y accesorios.*

APTA PARA TODA COSTURA

ÑUSTA

da la puntada justa

INDUSTRIA ARGENTINA

Sus distribuidores en la Patagonia le
invitan a una demostración práctica
en su Salón de Exposición y Ventas

S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA