AÑO XXIX MAYO DE 1958 Nº 319

210 30.385/28

Argentina Austral

Una reliquia austral

EDICION DEDICADA A LAS ACTIVIDADES MARITIMAS

de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia en su 50º. ejercicio

Justo para su gusto

CAÑA

LA PILCHA

EL PROCEDIMIENTO ES RUDIMENTARIO...

PARA LANARES

Cura la sarna con dos baños a 1 en 1000 y 12 días de intervalo, o con un solo baño en 1 en 500. Destruye los piojos y garrapatas, y es el remedio ideal contra la mosca.

PARA VACUNOS

Sarna y Piojos. Se recomiendan dos baños, a 1 en 1000 con un intervalo de 12 a 14 días.

pero, la idea es buena. I El procedimiento para combatir la sarna de los lanares, ideado en 1843 por William Cooper, ha demostrado ser el único medio racional para combatir esta antiquísima enfermedad.

Los primitivos POLVOS de COOPER, que adquirieron fama mundial y fueron intensamente usados en todas partes, abrieron el camino a nuevos y más eficaces antisárnicos, como la CREMA GAMATOX COOPER, que une la experiencia secular de Cooper a las extraordinarias propiedades insecticidas del "Gammexane"

Por eso, en tan eficaz, segura y económica.

CREMA GAMATOX COOPER

A BASE DE "GAMMEXANE"

PRODUCTO COOPER

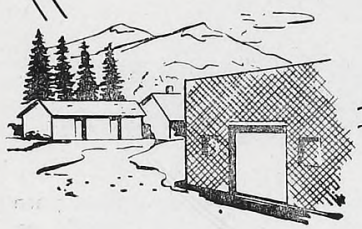
PRODUCTOS VETERINARIOS COOPER, S. A. Imp. & Com.

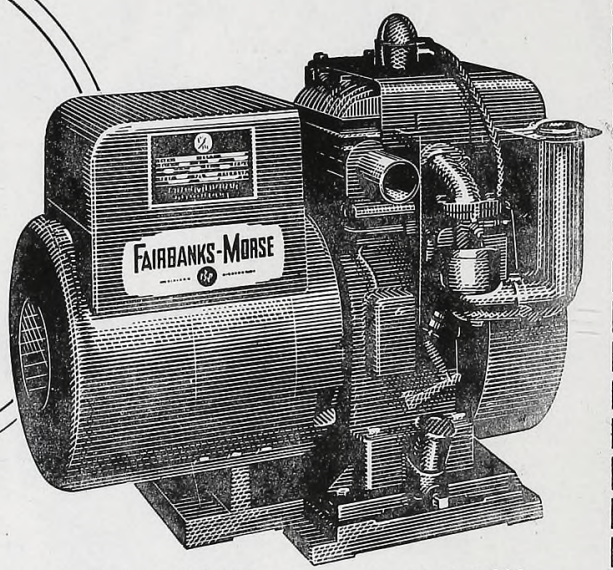
25 de Mayo 489 - Local de Ventas: Viamonte 529 - Buenos Aires

FAIRBANKS-MORSE

GRUPOS GENERADORES

Los más seguros del mundo





Modelo 1800AH1, arranque manual, de 1,800 vatios, 2 alambres, monofásico, disponible en 115 ó 230 voltios, en C.A. de 50 ó 60 períodos.

¡He aquí los mejores generadores motorizados portátiles! Estos generadores Fairbanks-Morse se emplean muchísimo para surtir luz eléctrica y energía a los hogares, haciendas, obras de construcción, minas e infinidad de otras aplicaciones.

Estas máquinas enfriadas por aire se presentan en tamaños de 350 a 6,000 vatios, en C.A. o C.C.; las enfriadas por agua son de 850 a 40,000 vatios. Son grupos electrógenos accionados por motor de gasolina, pero pueden solicitarse con accesorios quemadores de kerosina.

Los grupos diesel Fairbanks-Morse comienzan con 3,000 vatios.

INFORMES - ASESORAMIENTOS - DEMOSTRACIONES

S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

¡Unicamente así se podría pasar!

¡Claro! Unicamente así; pues un buen alambrado para que resulte "impasable" y dure además muchísimos años, debe hacerse con "BELGRANO", "el alambre de ley" que cumple con amplitud todas las exigencias de la Norma IRAM N° 562.

Distribuído por

TAMET

que sólo vende productos de la más alta calidad

ALAMBRE de alta resistencia

BELGRANO

Fabricado por ELTRA

GRAN
COÑAC
SÉVIGNÉ
La mejor
marca...
se impone!
Gran
Coñac Reserva
3ª y máxima categoría
SEVIGNE
BODEGAS Y VIÑEDOS SAINT REMY S A.

POR ESTAS RAZONES

LA MAYORIA DE LOS CAMIONEROS PREFIERE FIRESTONE

¡ESTUPENDAS EN RIO TURBIO!

(Algo más allá de la Av. Gral. Paz)

Caminos bravos los de la Patagonia!... Los camioneros protegen los tanques de combustible porque el ripio disparado por las cubiertas tiene la fuerza de una bala! Allí, en esos caminos áridos donde se somete a las cubiertas a un formidable desgaste... resultan estupendas las **Pantaneras-Excavadoras Firestone!** Equipando la mayoría de los camiones salvan enormes distancias... sin pedir tregua!

Su fama las ha hecho preferidas también en Río Turbio, donde contribuyen a explotar la riqueza de esa importante zona carbonífera!

HAGA SUYA ESTA EXPERIENCIA

No existe diferencia de calidad entre estas ***Pantaneras-Excavadoras*** *y las cubiertas* ***Firestone*** *para automóvil. Ambas están fabricadas con los mismos materiales e idéntica técnica. Por consiguiente, esta preferencia de los hombres que saben, le indica a usted cual es la mejor cubierta para su automóvil!*

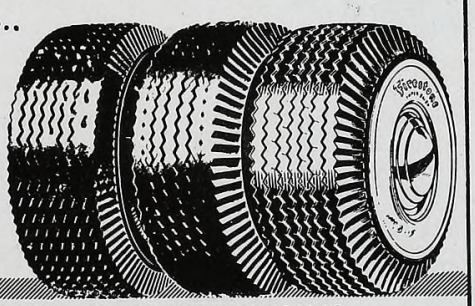
EQUIPE SU COCHE CON FIRESTONE

Para un largo, seguro.. suavísimo andar!

CAMPEON DE LUJO

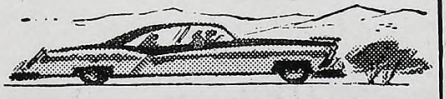
NUEVA CAMPEON DE LUJO

SUPER BALON



CON O SIN CAMARA - COMPRE CALIDAD PROBADA!

PIDALAS A SU GOMERO



Firestone

LAS CUBIERTAS QUE MAS SE VENDEN EN LA ARGENTINA

Obtenga corderos sanos y buena lana

alimentando sus lanares con

forramez

RL y L
EN COMPRIMIDOS

Racione racionalmente con

forramez

RL Y L
EN COMPRIMIDOS
RINDE 30 % MAS
que los alimentos
en forma de harina.

la alimentación científicamente balanceada para lanares, que por su fórmula integral - que contiene vitaminas A y D estabilizadas por un moderno procedimiento y Vitamina E (antiesterilidad) - le asegura mejores servicios y más producción de buena lana.

FORRAMEZ RL y L, por su presentación en comprimidos, agrega estas importantes ventajas:

- *no se desbalancea*
- *no hay mermas ni desperdicios en los comederos*
- *de fácil manipuleo*
- *se conserva mejor*
- *es más asimilable*
- *los animales no ensucian la lana al comer*

SIMBOLIZA M CALIDAD

MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

Dique 3 - Buenos Aires

Argentina Austral

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 552880

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 XXIX — Número 319

MAYO 1958

BUENOS AIRES

☆

SUMARIO

	Pág.
La navegación patagónica	7
En un estado de derecho	8
Nuevas provincias argentinas	9
Cómo surgió una gran empresa naviera	10
La marina mercante argentina en cifras	13
Descarga y carga de los barcos en el Sur	15
Sección Agencias Interoceánicas	17
Los de mar y los de tierra	18
Nuestros barcos en el Sur	20
El b/m "Atlántico" en Río Grande	22
La cartografía de América en el siglo XVII	23
Lo que es el noble producto de la lana	25
Notas varias	26
Autoridades municipales en Puerto Deseado y Comodoro Rivadavia	27
La transmisión del mando en la provincia de Santa Cruz	28
Propósitos de un legislador chubutense	29
Agasajos al ex interventor en Chubut, capitán Sidders	30
Descubrióse un busto de Mariano Moreno en la municipalidad de C. Rivadavia	32
La Patagonia y la Armada Argentina	33
Canto a Magallanes	36
Una iniciativa ponderable. Escuela secundaria en Sarmiento	37
50 años ha celebrado la estancia "Mata Grande"	39
Notas diversas - Títulos por lotes urbanos en C. Rivadavia	40

LA NAVEGACION PATAGONICA

Hasta amanecer el siglo la navegación patagónica sólo era realizada por los transportes de la Marina de Guerra Argentina, siendo ella quien abrió las rutas de la riqueza austral y aproximó al corazón del país aquella desconocida lejanía. A partir de 1900 comenzó la navegación mercante, consecuencia de los propósitos alberdianos del general Roca, acuciado por el anhelo de poblar cuanto antes esos territorios conquistados hacía poco para la civilización y el trabajo. Sus ministros, Frers primero y García Merou a continuación, pusieron singular empeño en obtener la instalación de una línea de cabotaje entre Buenos Aires y los puertos del sur, culminando auspiciosamente las tramitaciones cuando recibieron la aceptación del compromiso por parte de la Hamburgo-Sudamericana, poderosa empresa armadora europea que representaban en la Argentina A. M. Delfino y Hermano.

Entretanto, desde rumbo opuesto, visitaban con frecuencia los puertos patagónicos los barcos promovidos por quienes estaban metidos en la obra colonizadora con toda su fe, gran optimismo y cuantiosos intereses. Goletas, veleros y buques a vapor de los señores José Menéndez, Mauricio Braun y Juan Blanchard, llegaban de Punta Arenas con los suministros necesarios para las villas que se formaban y los establecimientos rurales que surgían. En la portada de este número exponemos una toma fotográfica del "Amadeo" en su varadura final sobre el lecho arenoso de una playa austral. Esa nave, verdadera reliquia histórica, primera en la matrícula magallánica al establecer el señor Menéndez la navegación a vapor en el Estrecho y costas meridionales argentinas, cumplió gallardamente la misión de asegurar el abastecimiento de los aislados pobladores, llevándose al retorno de cada viaje los productos iniciales de la incipiente labor agropecuaria emprendida con entusiasmo y abnegación en un medio geográfico hostil.

Este es el antecedente rector de las actividades marítimas de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, a cuya información y comentario destinamos parte principal de las páginas del presente número. No fué al acaso ni resultado de especulaciones circunstancialmente favorables que sus fundadores resolvieron anexarle los primeros barcos, incorporándose al entonces reducido y sí que heroico núcleo sustentador de la naciente marina mercante argentina, que ha sido factor importante de progreso y es elemento indispensable para nuestro desarrollo comercial. Los fundadores de la Sociedad eran armadores, por copiosa experiencia y decidida inclinación espiritual y sentimental. Eran también los "pioneers" de la colonización que crecía en aquella región tan lejana de los centros de gobierno y vías de comunicación, y sabían que la obra magníficamente emprendida podía sufrir menoscabo si no se la prevenía contra todo género de adversidades. ¿Y qué adversidad peor que la de quedar incomunicada, a merced de un sistema irregular de suministros y de transporte de los frutos? Porque tan importante como recibir abastecimientos es disponer de los medios para llevar el producto obtenido con el trabajo campesino a las plazas de comercialización e industria.

La flota de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia surgió como prolongación de aquellos veleros, goletas y vaporcitos que operaron en el momento culminante de la colonización sureña, prosiguiendo el servicio sin desviaciones ni claudicaciones. En los cuarenta y cinco años transcurridos desde que el "Asturiano" inauguró la línea, hubo circunstancias de distinto matiz. Competencias agudas, fletes deficitarios, sirvieron invariablemente para distinguir lo transitorio de lo permanente, porque mientras las deserciones han sido muchas, nunca los barcos de *La Anónima* dejaron de ser leales a la Patagonia, cualesquiera fueran las adversidades y sacrificios demandados por esa fidelidad a la propia conducta.

En un estado de derecho

Una nueva época en la vida de la Nación se ha iniciado el primero de mayo, con la restauración del estado de derecho anunciado en el mensaje presidencial.

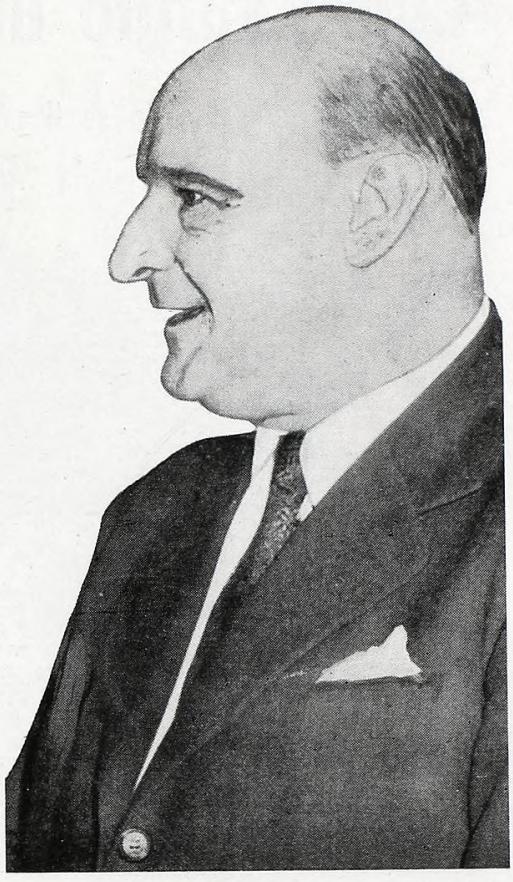
Tras las turbulencias de los últimos años,el país retorna al funcionamiento normal de sus instituciones y a la plenavigencia de la constitución de 1853, que consagra para todos los habitantes la igualdad ante la ley; libertad para expresar ideas sin censura previa; respeto por la persona humana; derecho para contratar, trabajar, comerciar y ejercer cualquier industria lícita sin limitaciones; libertad para usar y disponer de la propiedad; y una efectiva y digna separación de los tres poderes —ejecutivo, legislativo, judicial— fórmula indispensable para que sea verdad la serena majestad del pueblo.

Han asumido el gobierno los doctores Arturo Frondizi y Alejandro Gómez, por decisión popular expresada en comicios de filiación inobjetable.

La tarea que les aguarda no es fácil, pero es hermosa. Mucho es lo que hay que suavizar en el país. Restablecer la armonía en la convivencia es perentorio; restañar las graves fisuras en el frente económico y social ha de ser preocupación esencial.

Nunca ningún gobierno argentino inició sus funciones en medio de tanto interés nacional y extranjero. Bien puede decirse que a los nuevos gobernantes los observa la espectativa del mundo y los acompaña el anhelo del pueblo, que ansía un futuro de tranquilidad, unión y progreso.

Dr. Mario C. Paradelo
Primer gobernador constitucional de la provincia de Santa Cruz.



Dr. Jorge J. Galina
Primer gobernador constitucional de la provincia de Chubut.

Nuevas provincias argentinas

Han asumido sus funciones las personas elegidas por los habitantes de los ex-territorios nacionales, argentinos nativos y por opción, que por primera vez fueron llamados para la elección de gobernador y vice y representantes legislativos. Hasta reciente data, el gobierno en esas regiones era ejercido por un delegado del Ministerio del Interior con facultades restringidas, sobreviniendo después un período de intervenciones federales encargadas de llevar adelante el proceso de provincialización, que ahora ha culminado con la instalación de las primeras autoridades constitucionales.

Desaparece así el desequilibrio político que presentaba el cuadro general de la República, a causa de que los habitantes de los antiguos territorios no disfrutaban de todos los beneficios de la ciudadanía, pero soportaban sin embargo las cargas y obligaciones inherentes al ciudadano. Veían limitados sus derechos cívicos, pues no podían elegir los legisladores e intervenir por su intermedio en la sanción de las leyes, relegándose sus posibilidades de actuación pública, únicamente, al manejo del patrimonio municipal y ejercer la justicia de menor cuantía.

Ahora los territorios son provincias. Integran armónicamente el concierto federal con plena vigencia de sus respectivas autonomías, hecho sin duda auspicioso, porque al poner el gobierno en mano de sus habitantes les ofrece la ocasión de imprimir un gran impulso progresista a los nuevos estados, que ciertamente se hallan dotados por la naturaleza y el esfuerzo de sus pobladores de estupendas posibilidades para conseguir una rápida y robusta vitalidad propia.

Como surgió una gran empresa naviera

El primer navío se llamó "Asturiano" como expresión de cariño al suelo nativo y el segundo "Argentino" en homenaje al país que iba a servir

Los hombres de negocios que actuaban en el extremo Sur de América, en tierras argentinas y chilenas, allá en los albores de nuestro siglo, eran también armadores. Los barcos constituían una indispensable extensión de la casa comercial. Esta debía ser abastecida y necesitaba recoger los frutos del país de su clientela.

Don José Menéndez tenía su flota, destinada a llevar mercaderías a sus sucursales en la Patagonia y a traerle lanas, cueros y plumas a su centro de operaciones. Braun y Blanchard —que entonces eran "la competencia"— poseían la propia.

Eran parecidas flotas, integradas por parecidos barcos. El primero dispuso de estas unidades: "Amadeo", "Alfonso", "Alejandro", "Antártico", "Austral", "Apolo", "Arturo" y "Aviles". Los otros de las siguientes: "Lovart", "Patagonia", "Araucano", Keelrow", "San Julián" y "Tamar".

Esto les hizo expertos en el movimiento de cargas, en atención de tripulantes, en control de consumos y en el mejor aprovechamiento de las bodegas. Los secretos de las cargas, de los cubicajes, de las trojas y de cuanto hacen al dominio de la actividad marítima, dejaron de ser secretos para ellos.

Ese acumular de experiencias, ese saber dinámico y el constante vencer dificultades prepararon a uno y a otros para afrontar una faena mayor. Aquello fué como la levadura de la empresa marítima que se ajustaría a la necesidad y a las conveniencias del Sur.

INICIATIVA TRASCENDENTE

Llevaba más de tres años *La Anónima*, que iba creciendo a ojos vistas, cuando don José Menéndez planteó en el directorio el problema del propio servicio de vapores, con capacidad superior a los que poseían "Braun y Blanchard", por una parte, y "Menéndez Behety" por la otra. Es decir, aquellos ya nombrados.

"El examen de las estadísticas de nuestro movimiento de cargas me ha afirmado la idea de que es tiempo que la Sociedad piense en tener medios propios de transporte marítimo".

Fueron sus palabras iniciales el 12 de marzo de 1912, fecha que puede considerarse como la del nacimiento de la nueva empresa. Porque esta surgió de esa manifestación, aunque faltara el rabo por desollar.

Cuando don José soltó aquello, en presencia de don Mauricio Braun, don Juan Blanchard, don Francisco Campos y el síndico de la Sociedad, el único que no mosqueó fué don Mauricio. El pensamiento de los otros corrió en distintas direcciones. Don Juan imaginó que el presidente quería vender a la Sociedad su propia flota; otro, imaginó que se trataba de comprar la de "Braun y Blanchard". ¡Nada de eso!

Don José continuó su exposición: "A ese efecto, propongo la adquisición de dos vapores, de unas mil toneladas de registro, más o menos como el "Magallanes" o el "Chiloé" de Braun y Blanchard, con comodidad para pasajeros de primera y tercera clase".

Con eso, el alma volvió al cuerpo de los que habían imaginado un conflicto. "Para una empresa nueva, cosas nuevas", pensaba don José, con el respetuoso asentimiento de don Mauricio.

Ya estaba dicho todo. Ante algún pedido de datos accesorios, dijo el señor Menéndez:

—Los haremos construir expresamente para el servicio de la costa patagónica— Esto es: de estructura adecuada para los puertos y las rías australes.

LA IDEA EN MARCHA

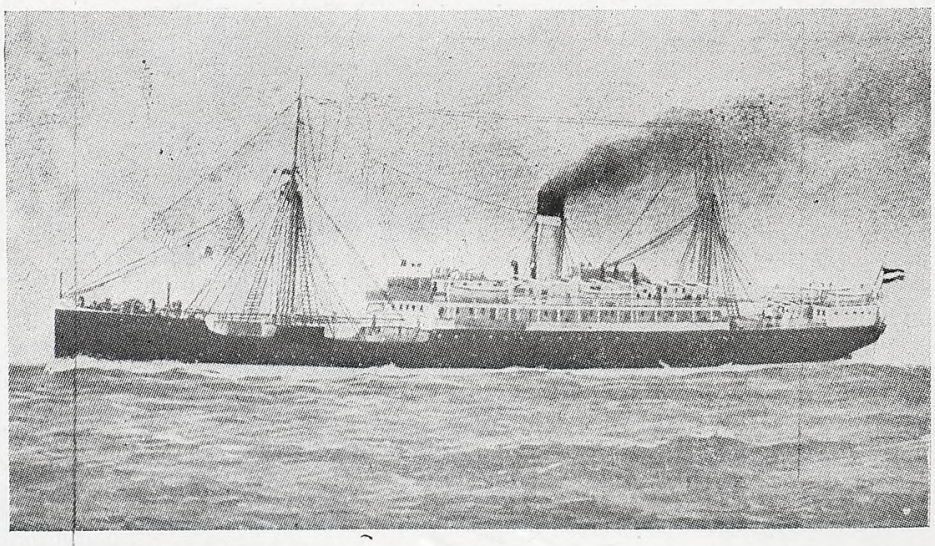
El proyecto estaba aprobado. Para realizarlo, se requerían sumas de consideración. No era cuestión de detenerse en esto. Don José y don Mauricio convinieron, en que el capital social debía ser aumentado a 250.000 libras esterlinas. Al efecto, se emitieron 7.000 acciones de diez libras esterlinas cada una.

Este acuerdo fué tomado el 25 de mayo, o sea dentro de las dos semanas del anterior. ¡Nadie podrá decir que no era gente expeditiva!

Los señores Menéndez y Braun realizarían, en aquel invierno de 1917 un viaje a Europa. Allá elegirían los barcos: si los había ya construídos, en muy buenas condiciones, bien; de lo contrario: a construirlos. Se les otorgaron amplias facultades. ¿Por qué no?...

La primitiva idea, había sido completada, perfeccionada, en base a la confrontación de opiniones. Los barcos serían de 1.500 toneladas de registro —"idénticos al "Camarones", expresó—, con un andar de trece nudos, con comodidad para pasajeros: sesenta a ochenta de primera clase y ochenta a cien de tercera.

Un detalle más que evidencia la visión de aquellos hombres: "Las calderas y los tanques, para lastre, se construirán en forma que permita cambiar la combustión a carbón por la de petróleo". En eso meditaban cuando recién comenzaba a hablarse de la utilización del petróleo!



En Escocia fueron construídos los dos primeros barcos de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Eran gemelos, y se llamaron "Asturiano", el que más navegó la Costa Sur, y "Argentino".

LA PROPUESTA

Don José y don Mauricio se dedicaron en Europa a la concreción de un pensamiento común.

Amén de elegir la unidad, había que convenir el pago. Para este, era necesario algún crédito. Porque una cosa es emitir acciones y otra cubrir la emisión.

Promediaba agosto cuando el directorio recibió la información completa de lo que habían encontrado sus máximos dirigentes:

a) Comprar dos vapores de primera clase, para pasajeros y cargas, con todos los adelantos modernos;
b) Los barcos tendrían 310 pies de largo, con capacidad de tres mil toneladas de peso muerto, pudiendo llevar cien pasajeros de primera clase y doscientos de tercera; velocidad de prueba, 12 nudos; velocidad de crucero, 10 nudos con un consumo de carbón de 21 toneladas;
c) El costo de los vapores sería de 122.500 libras.

En Punta Arenas se azoraron. Don Juan Blanchard, que ejercía interinamente la presidencia, creía que la compra resentiría al crédito de la Sociedad. Cree que el costo de los barcos y el interés de los préstamos, son elevados, además de hallar corto el plazo del empréstito. Revela, en apoyo de su posición, datos referentes a la empresa naviera Braun y Blanchard, que sirve la línea Punta Arenas-Valparaíso, los que traducen una situación no halagüeña.

Había que hacer que los delegados conocieran esas conclusiones. En efecto, decidieron telegrafiarles.

"NO PODEMOS VOLVER ATRAS"

En verdad, el telegrama que remitieron debía surtir los efectos de un balde de agua. ¡Un baldazo de agua en pleno invierno!

Les dijeron: "En nuestra opinión el negocio no es conveniente". No se limitaron a la afirmación, pues la fundamentaron en algo sólido: los desembolsos duplicaban al préstamo; los vapores, el capital y los intereses, eran demasiado grandes. "Preferiríamos abandonen el negocio", agregaron.

Pero no fué un balde de agua helada. Los dos hombres, al recibir el telegrama se sonrieron. Y, ni cortos ni perezosos, telegrafiaron de inmediato:

—"No nos podemos retirar". Demasiado tarde".

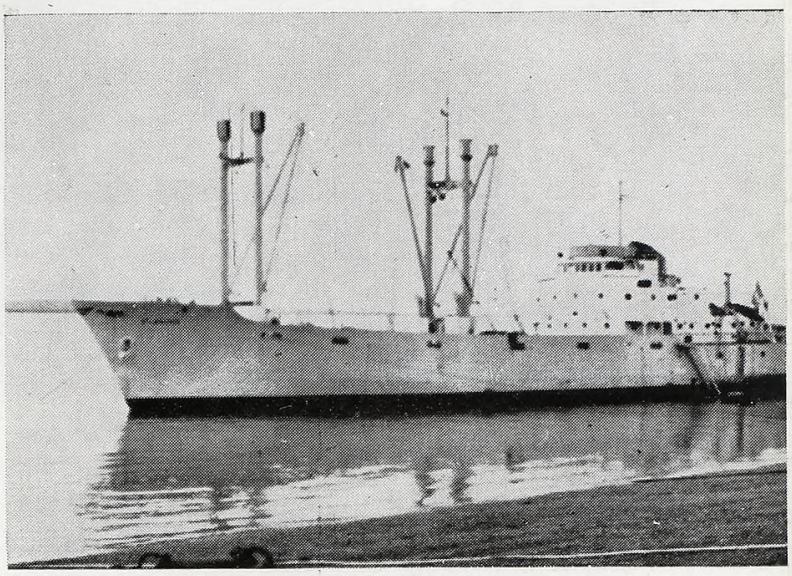
Al siguiente día completaron la información:

—"El contrato está firmado. Entrega mes entrante. El precio para la partida es de ciento veintiún mil quinientas libras".

El estado de ánimo de don José y don Mauricio trasunta de este último párrafo del telegrama: "Hemos terminado el negocio. Nos vamos a París".

Decidida y definitivamente. ¡A otra cosa!

¿Por qué se había aumentado la capacidad de los barcos en un cincuenta por ciento sobre lo propuesto? El señor Menéndez lo dijo en una de sus cartas: la competencia, con las otras empresas navieras lo exigía y además, "creo que se impone mirar al futuro, en que necesitaremos buques grandes para atender al movimiento de cargas y pasajes, que han de ir en gran aumento año tras año".



El primer barco para varar construído en astilleros argentinos lo mandó a hacer LA ANONIMA en los astilleros Astarsa. Es una gallarda embarcación adaptada a las necesidades portuarias sureñas. Su nombre: "Atlántico".

Los ojos de ambos gestores de la gran empresa seguían abiertos sobre el mañana, en el que tenían fe y en el cual pensaban con bien fundado optimismo, que no era cosa del momento, sino concepto firme y predominante. Podemos hallar nuevos elementos probatorios de estas afirmaciones nuestras.

El 17 de octubre de 1912 don José escribió al directorio, desde Vichy, anticipando el más brillante porvenir a la futura empresa marítima, de la cual se mostró el más decidido y entusiasta propulsor. Hizo extensas consideraciones, basadas en cifras, y señaló que, "aun sin tener en cuenta la cooperación directa que significa el servicio marítimo para las sucursales, el futuro es muy alentador, complementándose la acción de la Sociedad en la extensa y rica zona en que operamos".

Tal es su confianza, que se ofrece particularmente para adelantar fondos, para el caso de que la Sociedad no dispusiera de ellos en las fechas en que deban efectuarse los pagos.

LOS DOS BARCOS

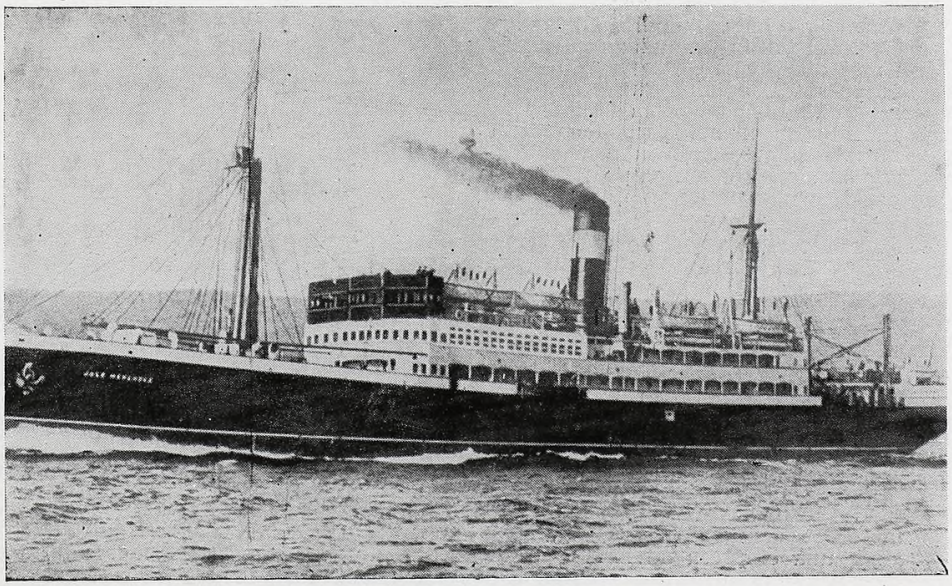
Ambos barcos ya tienen nombre. Uno se llamará "Argentino", en homenaje al país en que más actuará. El otro se denominará "Asturiano", como expresión de cariño al suelo nativo.

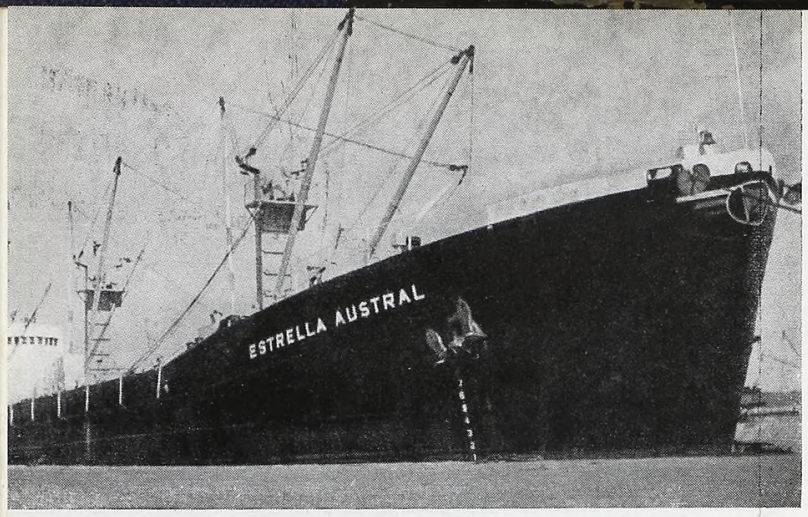
En los astilleros que en Iroon, Escocia, posee la firma "Ailsa Shipbuilding Co", se trabaja activamente. En octu-

★

La silueta del "José Menéndez" es familiar a los habitantes del Sur. Durante muchos años fué el gran "paquete" de la Patagonia, destinado actualmente nada más que al transporte de carga.

★





bre, ya está colocada la quilla del "Argentino". Todo marcha como sobre rieles. Para que no haya entorpecimientos, los pagos se efectúan con puntualidad absoluta.

El Banco Anglo-Sudamericano ha otorgado un empréstito de 60.000 libras esterlinas al efecto.

El ingeniero naval William Gray, quedó encargado de fiscalizar la ejecución de los trabajos, recomendado por Duncan Fox y Co., que representaron a la Sociedad.

El "Asturiano" fué el primero en quedar terminado, seguido prontamente por el otro, retrasándose algo la conclusión por determinadas reformas.

El 12 de julio de 1913 se efectuaron las pruebas del "Asturiano". Tan excelente fué la impresión, que el señor Menéndez telegrafió su júbilo a Punta Arenas. Le acompañó en aquel momento inolvidable don Juan Blanchard.

Cuando fué botado el "Argentino", invitóse a distinguidas personalidades, constituyendo la ceremonia todo un homenaje a nuestro país. Fué un gran suceso.

Para entonces, ya se habían trazado los planes de carga, analizados en sus detalles, se había considerado todo lo referente al personal y adoptado cuanta providencia estimábase conducente al más completo éxito.

Y ahí andaba don José removiendo los inconvenientes. ¿O es que había ido a Europa para otra cosa?

UN BARCO MAS

No era menor la actividad en Punta Arenas. Se piensa en todo. Se discuten proyectos. Se toman determinaciones.

Al astillero de Doberti se encarga la construcción de cuatro chatas, para la carga y descarga en los puertos. Serán de madera, más adecuadas que las de hierro que se ofrecen en Europa. Allá se adquieren las lanchas a vapor y algunas chatas menores.

El señor Menéndez piensa en otro barco. En el viaje anterior, con el señor Braun, compraron el "Kaiser", para el servicio de pontón en Puerto Madryn. Ahora, con el señor Blanchard, decide la compra del "Skimstad".

"Puedo obtener un barco, completo y listo para hacer a la mar de 1950 toneladas de peso muerto; puede tomar 10 pasajeros de primera clase. Su andar es de 10 nudos con consumo de 10 toneladas de carbón. Poco calado. Aconsejo su compra, como buque auxiliar del servicio". Tal fué la comunicación que hizo al directorio. Este no retaceó su parecer. "La opinión general es favorable. No disponemos de dinero suficiente en mano, pero recomendamos la compra bajo la condición de que Ud. consiga un empréstito a un plazo no menor de tres años".

La compra se hizo en 12.537 libras esterlinas. El barco, de 231 pies de eslora, 25,2 de manga y 20,5 de puntal, recibió el nombre de "Atlántico". Su primer viaje lo haría a Río Gallegos, con carbón para cocina, pero antes sería sometido a una recorrida general y rejuvenecimiento parcial en los astilleros de Iroon.

COLORES DE LA EMPRESA

Por supuesto, muchas otras cosas fueron tratadas, analizadas y dispuestas ordenadamente. No es fácil organizar una empresa naviera. Y cuando la organización en sí no ofrece dificultades, hay que pensar en el servicio, en la labor y en su rendimiento.

Los mares son libres, pero, cuántos escollos andan por ahí! Por otra parte, los océanos suelen estar infestados de "peces grandes", de que no deben descuidarse los otros, mientras no crezcan lo suficiente o no sean bien reconocidos.

Don José, don Mauriico y don Juan lo saben. De ahí los contactos que va tomando el primero con la Mala Real Inglesa, la Pacific Line, la Lamport Holk, el Lloyd Real Holandés, la Holand Line, el Lloyd Norte Alemán, en el Viejo Continente. En la Argentina, hablará con la Hamburgo Sud-Americana y Nicolás Mihanovich Ltda. Con estos, lo hará de igual a igual.

Piensan en los distintivos: en la bandera y en los colores. Rojo, amarillo y azul, son estos, La bandera será amarilla, dividida en cuatro por una cruz en rojo, que unirá sus extremos, con letras azules: S. Y. E. P.

EL PRIMER VIAJE

El "Asturiano" fué el primero en tomar el rumbo del país nuevo. Completó su cargo en el Báltico e inició las singladuras de su magnífico destino, al mando del capitán Ernesto Petersen.

En primer término, Río Gallegos; luego, Puerto Deseado y Madryn. Después Buenos Aires. Pero aquí algo se cruzó, algo inesperado, sorpresivo, doloroso: el "Asturiano" chocó al entrar al río de la Plata, con la Forest King Rock, que le produjo averías de alguna consideración.

Pero más seria que las conscuencias del choque debió parecer la cuenta que pasara un remolcador que le ayudó a zafarse: 20.000 libras esterlinas. Y eso que Petersen no había aceptado el ofrecimiento de un barco, que sólo le pedía ¡500 libras!

¡Lindo comienzo! Por cierto, sí. Pero si no fueran los contratiempos, las dificultades, los escollos del mar y los agazapados de tierra...¿tendría tanta importancia en vencer la gran batalla?

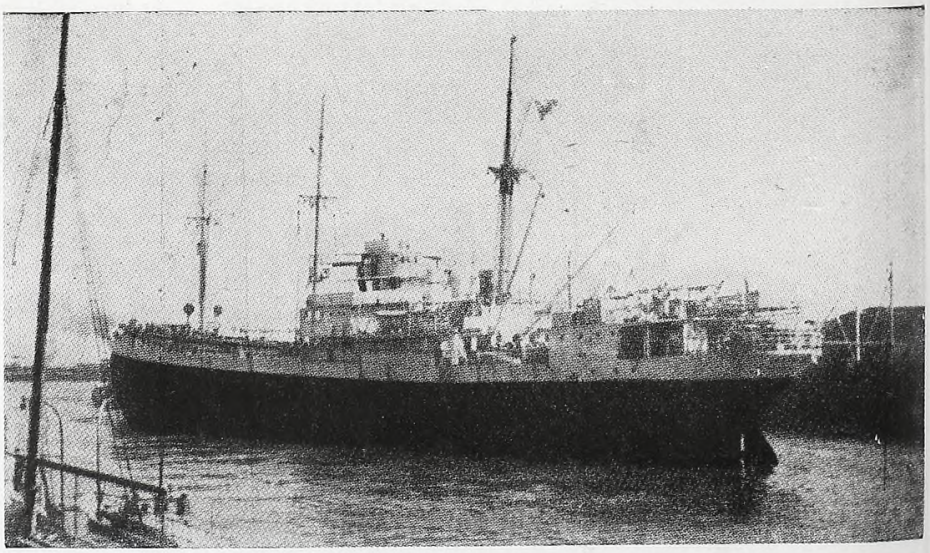
La lucha, la competencia, se manifestó en forma definida, terminante, sin cuartel —para usar un término castrense— nada menos que con esos otros gigantes que fueron don Antonio Delfino y don Nicolás Mihanovich.

Naturalmente, en la lucha hay intereses afectados, los de las empresas, pero la zona servida se beneficia. ¡Qué notables servicios fué posible brindar a las poblaciones del Sur!

Pero eso de como creció y se impuso, es harina de otro costal. El cometido de este hurgador de noticias, se limita al nacimiento de la empresa.

Ya está dicho como surgió la empresa marítima de los colores rojo, amarillo y azul, para servir a la Patagonia, concreción de un acertado pensamiento económico de quienes tuvieron plena fe en el futuro argentino de las tierras australes, visto a larga distancia —distancia que se mide en tiempo— desde un día tibio, allá en los comienzos de 1912. Otros tendrán muchas cosas más que decir: más y de un mayor interés.

H. V.



Un ejemplo de supervivencia son los motores diesel del "Argentino", unidad de gran capacidad de carga que integra la flota actual de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

La Marina Mercante Argentina en Cifras

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

Por el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina.

CARACTERISTICAS DE SUS BARCOS

(Unidades de 1.000 TRB en adelante)

Nombre	Año y país de construcción	TRB	TPB
Argentino	1915 en Noruega	2.991	5.264
Atlántico	1954 en Argentina	1.600	1.320
Estrella Austral	1944 en EE. UU.	3.359	3.871
José Menéndez	1922 en Gran Bretaña	4.441	4.570
	Totales	12.391	15.025

Además, la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia posee la siguiente flota menor:

Nombre	Tipo		
Explorador	Remolcador	40	80
Primera	Chata	120	—
Octava	Chata	110	—
Cuarta	Chata	120	—
Sexta	Chata	150	—
La Beba	Lancha	350	—
Décima	Lancha	150	—
Séptima	Lancha	160	—
Quinta	Chata	90	—
Tercera	Chata	120	—
Cabo Blanco	Chata	110	—
Capitana	Lancha	400	—
Inés	Lancha	300	—
Isabel	Lancha	225	—
Martita	Lancha a vapor	10	24
La Grande	Chata	40	—
Mediana	Chata	18	—

SERIE ESTADISTICA Nº 63

EVOLUCION DEL TONELAJE DE LA S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

(Barcos de 1.000 TRB en adelante y autopropulsión)

Años	Unidades	Tonelajes TRB	Tonelajes TPB	Porciento sobre el total de la marina mercante argentina
1913 a 1921	2	5.690	6.000	
1922 a 1927	3	10.131	10.570	
1928 a 1932	2	7.286	7.570	
1933 a 1937	4	11.690	14.834	
1938	3	10.277	12.834	
1939	3	10.277	12.834	
1940	3	10.277	12.834	4,4
1941	3	10.277	12.834	4,2
1942	4	11.648	13.008	3,1
1943	4	11.648	13.008	2,8
1944	4	11.648	13.008	2,8
1945	4	11.648	13.008	2,8
1946	4	11.648	13.008	2,4
1947	4	11.648	13.008	1,8
1948	4	11.648	13.008	1,6
1949	4	11.648	13.008	1,5
1950	3	10.405	11.760	1,1
1951	4	13.764	15.631	1,3
1952	4	13.764	15.631	1,3
1953	4	13.764	15.631	1,3
1954	5	14.899	16.951	1,5
1955	4	12.391	15.025	1,2
1956	4	12.391	15.025	1,2

SERIE ESTADISTICA Nº 64

EVOLUCION DEL VALOR DE LA FLOTA DE LA S. A. IMP. Y EXPORT. DE LA PATAGONIA

Ejercicios cerrados el 30 de junio de:	Valor original	Amortizaciones acumuladas (en miles de m$n.)	Valor neto
1952	9.580,8	7.818,4	1.762,4
1953	9.549,8	7.848,4	1.701,3
1954	9.549,8	7.902,2	1.647,6
1955	35.065,9	7.979,4	27.086,5
1956	35.065,9	9.415,7	26.433,9
1957	37.127,1	10.904,8	26.222,3

SERIE ESTADISTICA Nº 66

CARGAS Y PASAJEROS TRANSPORTADOS Y MILLAS NAVEGADAS TRAFICO INTERNACIONAL

Ejercicios cerrados 30 de junio de:	Toneladas de carga	Pasajeros	Millas navegadas
1952	161.023	2.308	66.250
1953	170.638	2.660	70.206
1954	139.746	1.994	67.400
1955	193.322	1.118	97.070
1956	167.633	931	68.870
1957	196.503	——	76.901

Dentro del total de cargas transportadas consignado en el cuadro anterior, corresponde a exportaciones e importaciones, por ano calendario, lo siguiente:

Año	Importaciones	Exportaciones	Total
1951	11.769	18.454	30.222
1952	—	—	—
1953	—	20.000	20.000
1954	9.914	12.135	22.049
1955	3.254	32.300	35.554
1956	3.432	9.800	13.232
1957	32.024	12.500	44.524

PERSONAL ENBARCADO EN SUS BARCOS MAYORES Y RETRIBUCIONES PERCIBIDAS

Ejercicios cerrados el 30 de junio de:	Oficiales	Subalternos	Total	Retribución anual (miles de m$n.)
1952	53	223	276	4.390,4
1953	47	201	248	5.555,2
1954	47	201	248	5.902,1
1955	51	172	223	6.750,0
1956	51	172	223	5.856,5
1957	51	172	223	8.271,6

Descarga y carga de barcos en el Sur

Algunos aspectos característicos de la actividad portuaria

Los barcos que iniciaron el servicio de pasajeros y cargas a los puertos patagónicos, debían llevar su muelle a cuestas. No había otra manera de realizar las operaciones.

En echada el ancla, arriábase la lancha a vapor, que se mantenía al socaire del buque hasta que eran armados los lanchones. En estos embarcaban los pasajeros y se cargaba la correspondencia, más alguna carga perecedera, saliendo a remolque de la lancha, rumbo a la playa.

El oleaje, a veces, hacía de las suyas. El pasaje se llevaba un baño de mar, sin buscarlo ni agradecerlo. No siempre era suficiente la lona tapacarga, que fungía de techo intermitente.

Alguna vez, hasta hubo mareos. ¡Si solían bailar lancha y lanchón!

Mas esta no es historia vieja, aun pareciéndola. Si exceptuamos Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado ¡todo sigue como entonces!

Para completar la descarga y realizar la carga del buque, se dispuso de una costosa dotación de grandes chatas. La lanchita las remolcaba a su costado, vacías o llenas, para dejar fardos de lana y cueros y llevarse cuanto el barco había conducido para ese puerto.

* *¡A babucha!...*

La lancha llegaba hasta la playa con la chata del barco. Maniobraba hábilmente y la popa de esta arrimaba a tierra. Pero no siempre era posible hacerlo lo suficiente como para permitir que la planchada llegase hasta la orilla y permitiese al pasajero bajar por sus cabales.

En tales casos —y eran muchos— se acercaba al extremo de la planchada, metida en uno o dos pies de agua, un marinero o peón de playa provisto de un par de botas que le llegaban a la cintura. El hombre tomaba sobre sus espaldas al pasajero o a la pasajera, que enhorquetábase en él, y depositaba en suelo firme la carga humana.

A veces alguna dama hacía una observación: prefería la cargasen de otro modo. El vozarrón del hombre experto, sin amago de sonrisa, ponía término a toda hesitación:

—¡Vamos, señora, a babucha!...

Y allá iba, si es que quería descender.

Los curiosos, desde tierra, miraban. Miraban sin ver, mientras el hombrachón seguía impertérrito en su labor de planchada viviente, oscilante y firme a la vez.

* *"¡Oh los del guinche!"*

En el puerto de Comodoro Rivadavia hubo una manera distinta de operar.

El lanchón era conducido al pie de un guinche, y este se encargaba de levantar pasajeros como si fuesen bultos de mercaderías.

Aquello solía ser impresionante. Este o esotro prefería el viaje de la lancha en que, por la altura de la marea, fuese posible bajar a tierra, directamente. Pero los que se habían acostumbrado al nuevo sistema, lo preferían.

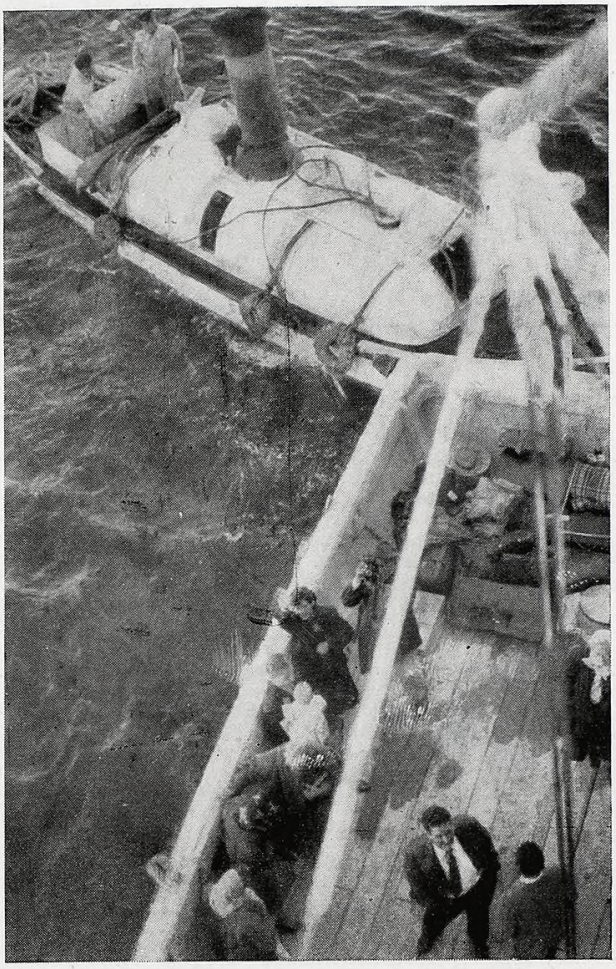
Cuando la chata se detenía en el lugar apropiado, los veteranos unían su voz a la del comisario, advirtiendo del hecho al operador:

—¡Oh, los del guinche!...

El guinchero, de inmediato, cumplía su excepcional tarea, ora en medio a general alharaca, ora en profundo silencio, sólo alterado este por el rugir del mar.

* *Dotación de chatas.*

Además de los lanchones —en general dos, a veces tres o cuatro— que cada barco llevaba a su bordo, era menester contar con suficientes chatas en cada puerto, según lo dijimos al pasar.



Desembarco en Comodoro Rivadavia.

LA ANONIMA contó con tres o cuatro chatas en cada puerto, excepto Madryn.

En Comodoro Rivadavia fueron 4, con un total de 64 toneladas de capacidad, tres en Puerto Deseado, con 350 toneladas; tres en San Julián, con 650 toneladas; cuatro en Santa Cruz, con 480 toneladas; tres en Río Gallegos, con 925 toneladas de capacidad.

Siempre hubo cambios a este respecto, pero la distribución señalada da una idea de como se asignó esa dotación móvil, que facilitó —y facilita— la actividad portuaria.

* *Unidades de remolque.*

En Puerto Santa Cruz, *LA ANONIMA* dispone del cútter "Explorador", de 19.30 metros de eslora, 4,85 de manga y 2 metros de puntal.

Además de remolcar las chatas cargadas al costado del buque, realiza viajes a Comandante Piedrabuena y a Punta Beagle.

En el mismo punto dispone del remalcador "Enosis".

Dispónese en Comodoro Rivadavia de la lancha "Martita", de 8,70 metros de eslora, 2,20 de manga y 1,37 de puntal.

* *Manera de Operar.*

Tiene su técnica el manejo de estas embarcaciones, verdaderas dársenas flotantes.

Si bien tienen su dotación fija de hombres, para cargarlas y descargarlas se necesita muchos mas. Cuántos obreros y a que horas son necesarios, si son para operar junto al buque o ya varadas en la playa, si deben llenar estos o aquellos requisitos, parecen cosas sencillas, mas no lo son. Todo tiene su complejidad y según cual fuere la manera de resolverlo, el servicio será bueno, regular o deficiente.

Cuando hay lanas o cueros que embarcar, son cargados en las chatas con antelacion suficiente a la llegada del barco. Este debe completar su operación lo antes posible —acaso entre una y otra marea— y el conseguir tal extremo deriva de la preparacion de la carga a tomar y de la disponibilidad de chatas para descargar mercaderías.

No hay horario fijo, prestablecido, por supuesto. Toda hora viene bien para ese tipo de trabajo. El obrero conviene en tal régimen, pues su asignación está adecuada al mismo.

* *Contratiempos.*

Por esos medios se han cargado o descargado millares y millares —¡millones!— de toneladas de productos o mercancías de toda índole.

Ha sido una tarea pesada, que con el andar del tiempo se ha llegado a facilitar bastante, por el aporte de nuevos elementos tecnicos. Pero aun se trata de un trabajo rudo, en el que la fuerza y la habilidad del hombre, tienen que hacer lo mas, sobre todo en el carguío de las lanchas.

Además de esa caracteristica propia, hay que tener en cuenta los inconvenientes, a veces muy serios, motivados por el estado del tiempo.

Muchas veces el oleaje ha hecho suspender el trabajo. Otras, hubo accidentes, aunque esto muy de tarde en tarde, felizmente. Se ha dado, asimismo, el caso de algun marinero arrebatado por el vendaval y las olas, tras el cual fueron, bichero en manos, los de la lancha, que está siempre con la presion necesaria.

Más de un tardo de lana ha ido en busca del fondo de la bahía, ría o puerto. Y alla abajo se encontro con un viejo cajón de hierros que le habia precedido.

* *Entre témpanos.*

Cuando se producen esos inviernos bravos, en que los ríos se escarchan, a la vez que bajan por su cauce trozos de témpanos, en el Santa Cruz y en el Río Gallegos abundan tanto los bloques de hielo, que las operaciones

En la ría de Río Gallegos.

de descargar y cargar se tornan más difíciles aún que de costumbre, en esos lugares.

Alguna vez vimos la lanchita, a duras penas, abriéndose camino entre témpanos. Siempre parecia que al chocar con estos despedazaríase; y siempre continuaba en su avance.

Desde la playa se la esperaba con el corazón en la boca. Hasta que, vencida toda resistencia, ya cerca de la orilla maniobraba para que el lanchón tocase tierra. El corazon volvía entonces a su sitio, los ojos se llenaban de alegría y acudíase a recibir a los viajeros.

Otra vez, la lancha tomó aguas abajo, remolcando a la chata. Cuando pretendió detenerse frente al barco, la corriente, con el aporte de los tempanos, se lo impidió... Parecía que se lo llevaria todo hacia el mar. Pero la habilidad del patron le llevó al abrigo del barco y, siguiendo la estela invertida de este, llegó al punto debido...

* *Importancia de las dotaciones auxiliares.*

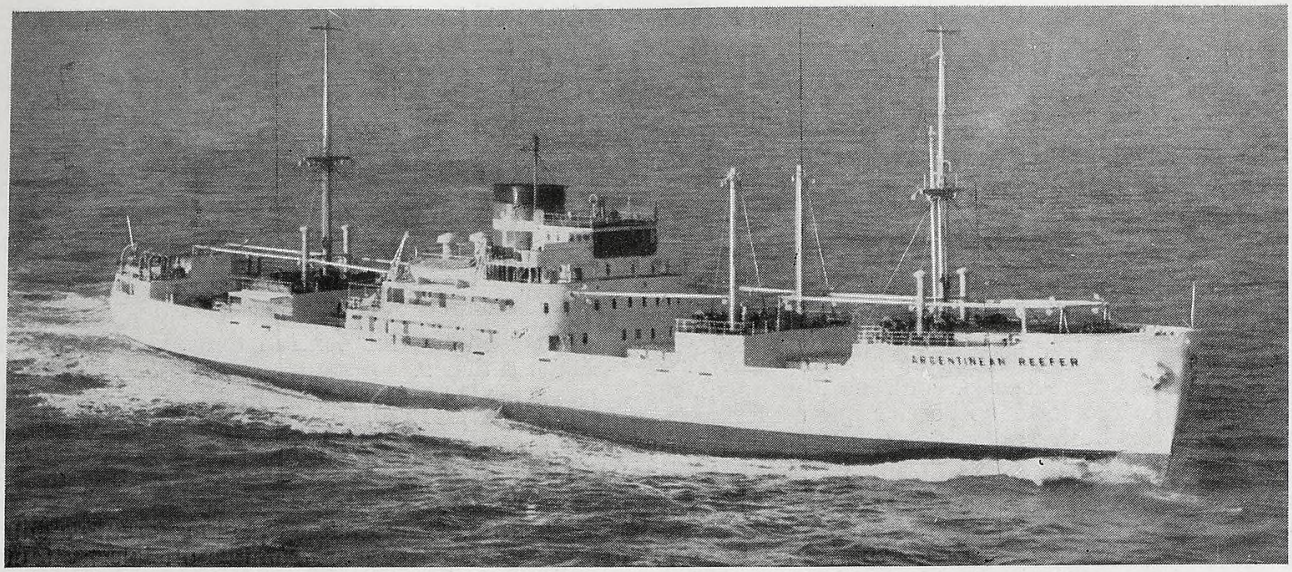
Queda reflejado, a través de lo dicho, como se ha operado y como se sigue trabajando en los puertos del Sur, donde no hay obras que permitan hacerlo en la forma y manera de todos los puertos del mundo que tienen alguna importancia. Y todos los puertos patagónicos revisten suficiente importancia como para disponer de las obras esenciales.

La carencia de instalaciones portuarias obligó a las empresas marítimas a realizar cuantiosos gastos en remolcadores, lanchas y chatas.

Una sola empresa, la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, hubo de adquirir más de veinte unidades, cuyo costo es tan importante que no siempre otras empresas se han decidido a afrontarlo.

El servicio marítimo requirió la inversión y se hizo. Conviene decirlo para documentar la verdad. Acaso lleguen tiempos en que parezca inexplicable, incomprensible, acaso imposible, que eso se haya hecho. Ahora se sabe que sí se hizo y por qué se hizo.

Había que suplir a una acción entonces del todo ausente y que luego comenzó a manifestarse con timidez.



m. s. "ARGENTINEAN REEFER" - Buque frigorífico de la línea J. Lauritzen

Otra actividad

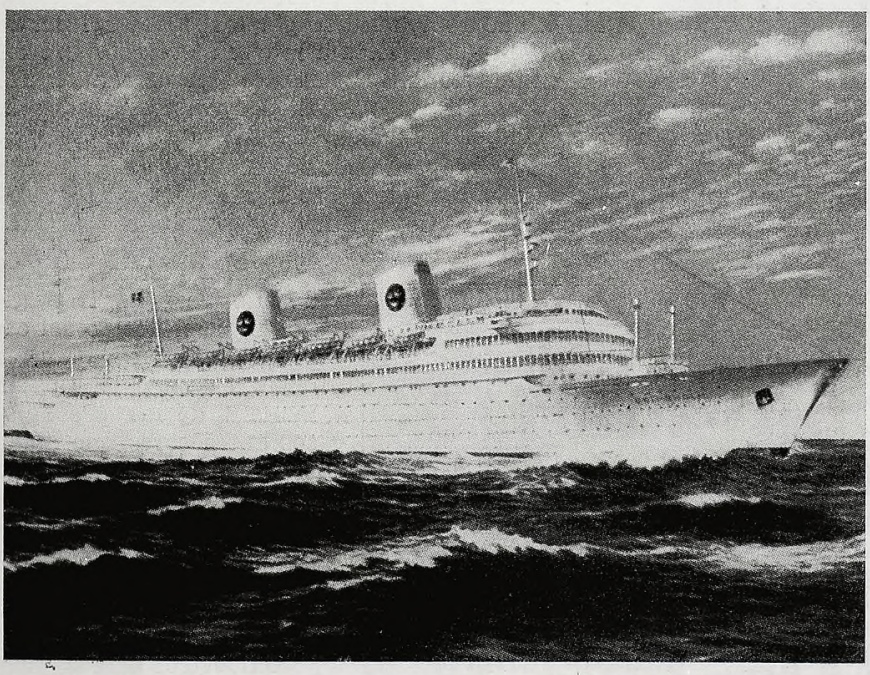
SECCION AGENCIAS INTEROCEANICAS

Desde el año 1935 tiene incorporada la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia la Sección Agencias Interoceánicas, creada al anexar a sus actividades la de agente marítimo, que ha cumplido una amplia y exitosa tarea bajo la dirección del capitán Karl Gustaf Nilsson.

Representando en nuestro país a numerosas empresas armadoras de todo el mundo, tiene establecidas líneas regulares a muchos puertos, debiendo mencionarse por su importancia singular la que llega a distintos puntos de las costas de Chile y Perú; la línea al Mediterráneo; la línea al Continente; la línea al Brasil.

Todas ellas, y las restantes representadas, están servidas por unidades modernas, con espacios refrigerados para el transporte de carnes y frutas. Las principales empresas armadoras que han confiado sus barcos a la Sociedad y cuya atención corre a cargo de la Sección Agencias Interoceánicas, son: J. Lauritzen, de Copenhague; Gorthons Rederier, de Suecia; Stockholms Rederiaktiebolaget Svea, de Suecia, Cía. Chilena de Navegación Interoceánica, de Chile; Rederiaktiebolaget Fredrika, de Suecia; Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, de Suecia; Swedish American Line, de Suecia, etcétera.

El jefe de esta sección, capitán Nilsson, es hombre popular, apreciado y prestigioso entre los armadores, y de ello se han tenido muchas y elocuentes pruebas. En la última guerra mundial fué importante su contribución para resolver los problemas creados a los vapores de la Marina Mercante Sueca. El gobierno sueco le confirió entonces la condecoración de la *Medalla Emery,* distinción concedida únicamente a quienes han acreditado un fiel y extenso servicio. Con anterioridad había sido condecorado con la orden de *Vasa* y la de *Riddare Af Dannebrog,* de Dinamarca.



m. s. "GRIPSHOLM" - Moderna motonave perteneciente a la Swedish America Line con capacidad para 450 pasajeros de 1ª clase, que en marzo visitó nuestro puerto en viaje inaugural conduciendo turistas americanos.

Los de mar y los de tierra

Los capitanes de hoy y los antiguos capitanes de *La Anónima*

por Manuel A. Lanús

No sólo de barcos y personal navegante se compone la Sección Marítima de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Hay, junto a ellos, colaborando con ellos, un pequeño ejército laborioso formado por los que comunmente llamamos "los de tierra".

No pocos han sido navegantes que ahora están de recalada, y los otros, los que nunca navegaron, viven y sienten igual que la gente de mar, el ambiente los absorbe y les esculpe una modalidad acorde en la manera de actuar y pensar. Esto genera y posibilita una amplia comprensión entre ambos grupos, los de mar y los de tierra, mancomunados en solidarios propósitos de que la Sección Marítima sea un todo armónico y efectivo.

Ahí están los de "La Agencia" y "La Casilla", comandados por el veterano capitán Colombo, que después de cuarenta años de navegación tiene entre sus manos el timón múltiple y más complejo de toda esta sección en la que su pericia de buen piloto se pone a prueba y no falla. Como en los barcos que siempre condujo a puerto seguro, también tiene su dotación de buenos "tripulantes", está secundado con idoneidad y entusiasmo para superar las contingencias y problemas de fletes, cargas, estibas, reparaciones, en fin, los centiun detalles que hay que atender a diario.

Pero hablando de Marítima, de los que están embarcados y los que colaboran desde tierra, injusto sería olvidar al personal de "Aduana", sección muy ligada a la anterior, perfectamente identificadas entre sí; "Aduana" es la que colabora expresamente con Marítima facilitándole todo lo referente a entradas y salidas de puerto, trámites oficiales, y tantas "gauchaditas", no?

NUESTROS CAPITANES

De un tiempo a esta parte se ha dado en llamar al capitán del "José Menéndez", el "Comodoro de la flota de la S. A. I. E. P."

Y la verdad es que el capitán Héctor S. Roselli, que es quien comanda actualmente la gallarda unidad, tiene ganada la distinción del calificativo, porque no sólo es el más antiguo de los capitanes navegantes dentro de la flota, sino que desde su nacimiento puede decirse está ligado a *La Anónima,* descendiendo de don Clementino Roselli, que fuera tan magnífico colaborador de la Sociedad.

Ingresó a hacer su práctica el 16 de enero de 1947 en el "Asturiano", para ir ascendiendo gradualmente. En el año 1950, tentado por los mares del norte, se alejó de nuestra flota a la que se reincorporó en 1954, ocupando sucesivamente los comandos del b/m "Atlántico" y b/m "Estrella Austral", y ahora, como ya indicamos, es capitán del "José Menéndez".

Afable y cortés, el capitán Roselli sigue el paso de sus predecesores que dejaron una estela de gratos recuerdos en la Costa Sur.

Félix A. Luna, capitán de nuestro b/m "Argentino" es el prototipo del capitán de *La Anónima,* es decir, es un capitán a la manera de los prestigiosos antecesores que hicieron su carrera navegando la Costa Sur: afable, bonachón, magnífico compañero, con gran sentido de la responsabilidad y del cumplimiento del deber, ha hecho totalmente su carrera en la Sociedad. Para Luna no tiene secretos nuestra Costa Sur, ni tampoco nuestros barcos, pues todos los ha tripulado, siendo poseedor de una gran preparación que, unida a sus naturales condiciones para el mando, hacen de él un excelente capitán.

Ingresó a hacer su práctica el 24 de enero de 1949 como ayudante de pilotín en el "José Menéndez", donde el 3 de diciembre del mismo año era confirmado tercer oficial.

No lo vimos hacerse bajo nuestra insignia amarilla cruzada en rojo al capitán Osvaldo Marceillac, pero si bien es verdad que todos los mares del mundo no son iguales, en cambio se asemejan las experiencias y conocimientos que de ellos se extraen y son computables en cualquier lugar que se navegue. Por muchos mares anduvo el capitán Marceillac, y con todo su bagaje de conocimientos recogidos luego de tantas singladuras, lo vimos llegar el 8 de julio de 1955 para ingresar como primer oficial del b/m "Atlántico", del que poco después fué capitán. Actualmente está al mando del b/m "Estrella Austral".

Hombre cordial y de amables maneras, es muy apreciado por todos sus compañeros y personal vinculado a la Sección Marítima.

El b/m "Atlántico" es el benjamín de la flota de la S.A.I.E.P., y encontramos en su puesto de comando al benjamín de los capitanes de la Sociedad. Tal es Guillermo F. Garbini, nuevo como capitán, pero no es nuevo para *La Anónima,* pues desde que salió de la Escuela de Náutica el 30 de enero de 1950 está embarcado en las unidades de la Sociedad.

Ha navegado si no en todas, en casi todas nuestras unidades. Para el capitán Garbini la línea al Sur no tiene secretos, la conoce tanto que entra y sale de los puertos sureños "como Pancho por su casa".

Hombre joven, lleno de vida y condiciones, está destinado a ser un gran capitán, como fueron aquellos de quienes tomó los conocimientos que atesora.

Párrafo aparte merece el capitán Roberto Pérez Aguilar, que hace apenas un par de meses que nos dejara para continuar su brillante carrera como como práctico.

Hombre parco y mesurado, gran conocedor de todos los problemas que atañen al comercio marítimo, hizo un verdadero sacerdocio de su profesión, dejando en nuestra Sociedad no obstante su breve actuación —20 de enero de 1954 al 31 de marzo de 1958— el recuerdo de su hombría de bien y su calidad marinera.

LOS QUE SE FUERON

Si nos pusiéramos a hacer historia y hablar de todos ellos, dudo que nos alcanzara toda la revista.

Por eso vamos a referirnos a los pocos en realidad pero muy buenos capitanes que pasaron por los barcos de la Sociedad, donde la característica dominante son los muchos años de servicios prestados por sus colaboradores.

Alguna vez dijimos que los barcos de *La Anónima* fueron, y nos atrevemos a decir que continúan siendo, escuela de oficiales de la marina mercante del país. Los que comandaron nuestros buques fueron, y lo son sus actuales comandantes, verdaderos maestros de la ciencia de navegar.

A ellos, a la escuela práctica que de hecho fundaron con su ejemplo, va implícita nuestra admiración al incluir sus nombres en esta edición que enfoca aspectos de las actividades marineras de la Sociedad. Tenemos cierto que así como están presentes en nuestro recuerdo, tampoco los ha olvidado esa Patagonia a la que ellos contribuyeron a vincular con el resto del país.

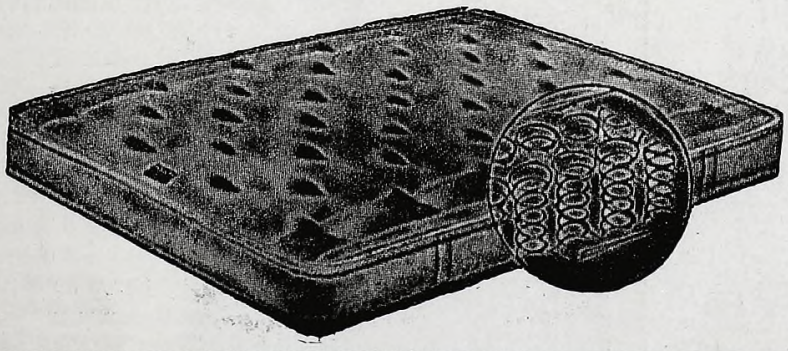
	Embarcó	*Desembarcó*
BOSCH Juan	24/12/913	16/10/936
BORE Gastón	24/12/913	24/ 3/922
POLLA Eduardo S.	4/12/914	30/10/917
COLOM Raúl N.	17/ 5/914	13/ 5/916
BENAVIDEZ Manuel	18/12/914	17/ 4/935
BARRIOS Alberto	14/ 2/915	27/ 4/929
LECUMBERRY José M.	18/ 2/915	29/ 5/928
JUGOVICH Gaspar	18/ 8/916	8/ 2/944
CARRARO Esteban S.	11/11/916	29/ 2/948
COLOMBO Ausonio L.	10/ 3/917	Actual Jefe Sec. Marít.
DE DIVITTIS Andrés	11/ 9/919	28/ 5/957
NUCCI Bruno	24/10/922	30/ 5/955
DENTONE Alberto	28/11/922	21/ 3/953
BAITERRECHEA W. M.	13/ 6/944	8/ 7/949
PETERSEN Héctor R.	3/ 3/952	18/ 9/957
PEREZ AGUILAR R.	20/ 1/954	31/ 3/958

Bazar "DOS MUNDOS"

25
SUCURSALES

Casas Centrales:
Callao esq. Sarmiento
Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET



CANDIDO LORENZO

COLCHONERIA

Tapicería y cortinas para buques en general

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

BUENOS AIRES

Operaciones de embarque cumpliéndose en el "José Menéndez", en el puerto de Santa Cruz.

Nuestros barcos en el Sur

El 13 de octubre de 1913 entró en servicio el vapor "Asturiano". Fué así la primera unidad de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia que integró su Sección Marítima. El segundo fué el "Argentino" y el tercero fué el "Atlántico".

Vamos a ver cómo los barcos de *La Anónima* han servido y sirven a los puertos patagónicos. No será a través de un relato, en que se evoquen tantos episodios salientes, sino mediante algunas cifras, por cierto que muy compendiosas y significativas.

"ASTURIANO"

Este buque, de 2.845 toneladas de registro bruto y 3.000 de porte, también bruto, con capacidad para transportar hasta 175 pasajeros, es el de más denso historial.

Realizó 359 viajes, en total, entre 1913 y 1955, en que fué transferido a la Compañía Argentina de Navegación. De aquellos, 354 se efectuaron a los puertos de la Patagonia. ¡No podría pedirse más elevado porcentaje!

Hizo un viaje al Brasil, otro a Inglatera y tres a Sud-Africa, que completan su actividad, mientras ostentó los colores negro, rojo y amarillo.

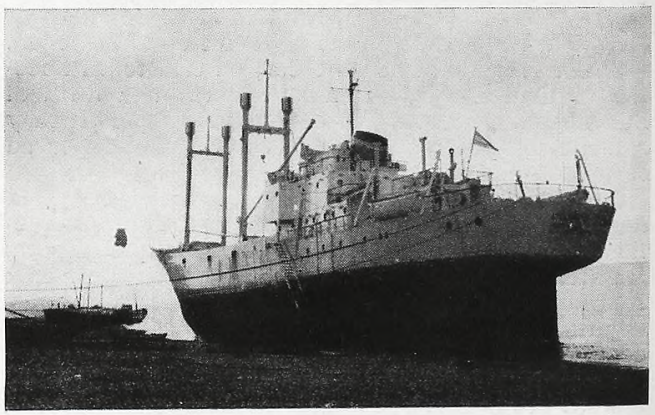
"ARGENTINO"

Gemelo del anterior. Entró en servicio el 9 de noviembre de 1913, cesando el 3 de enero de 1930, en que enarboló los colores de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica.

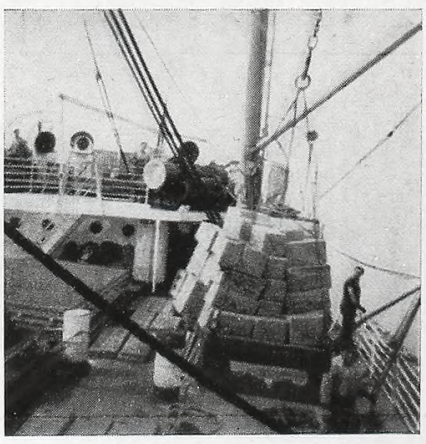
Efectuó en ese lapso 129 viajes, de los cuales 127 al Sur y los dos restantes a Chile.

MENE, FERNANDEZ y Cía.

Alsina 954/56 **Buenos Aires**



b/m "Atlántico" en Puerto Santa Cruz.



Carga en el "José Menéndez".

"ATLANTICO"

Sus servicios en la línea de *La Anónima* comenzaron el 18 de diciembre de 1913. Como se ve, los últimos meses de aquel año fueron los más decisivos para Marítima.

El 2 de junio de 1938 fué entregado al señor Alberto Curtiss Bundi. Para esa fecha había realizado 189 viajes, correspondiendo 168 al Sur, 11 al Brasil, 9 a Chile y 1 a South Georgias.

'AMERICANO"

Inició sus servicios como unidad de *La Anónima* el 11 de noviembre de 1916. Fué el de menos actuación, ya que al año siguiente —el 18 de noviembre de 1917— fué entregado a la Comisión Interaliada.

Sólo efectuó 7 viajes, de los cuales 6 al Sur y 1 a Chile.

OTRO "AMERICANO"

En 1922, el 5 de enero, fué izado el pabellón argentino, la bandera negra, amarilla y roja, en otra unidad que fué bautizada con el nombre de "Americano". Este prestó servicios hasta el 8 de febrero de 1929.

Realizó 85 viajes al Sur y 2 a Chile, bajo dicha bandera, siendo luego transferido a la Compañía Menéndez Behety.

"JOSE MENENDEZ"

De todos los barcos mencionados, este es el primero que aun continúa en servicio.

Fué construído en Inglaterra, con casco de acero. Tiene una capacidad de carga de 4.570 toneladas. Su cámara frigorífica es de 37 m3.

Son sus dimensione: eslora, 109, 65 metros; manga, 14.65; puntal, 10,95. Calado máximo, 7 metros.

El "José Menéndez" entró en servicio el 7 de diciembre de 1922. Ha realizado 278 viajes, de los cuales 257 a los puertos del Sur, 10 a Sud-Africa, 6 al Brasil y 5 a Méjico y Estados Unidos.

EL SEGUNDO "ARGENTINO"

El 3 de enero de 1934 se incorporó a la flota de *La Anónima* este vapor, que fuera construído en Noruega.

Sus dimensiones son: eslora 106,55 metros; manga, 14,70; puntal, 6,25. Calado máximo: 6,45. Su capacidad de carga es de 5.350 toneladas.

Ha realizado 119 viajes, prestando servicios en distintas rutas, cuando no es necesario en el Sur, Es el gran carguero de frutos del país.

"ATLANTICO"

El "Atlántico", buque-motor actualmente en servicio, es el tercero de la flota que lleva ese nombre. Hubo un segundo "Atlántico" que incorporado en diciembre de 1942 sirvió en el Sur hasta diciembre de 1948, habiendo realizado 53 viajes en total a los puertos patagónicos.

El "Atlántico" actual fué construído en los astilleros argentinos "Astarsa", siendo su capacidad de carga de 1.325 toneladas, Sus dimensiones son: eslora, 73,05 metros; manga, 11,60; puntal, 4,55. Calado máximo: 4,50.

Entró en servicio el 21 de agosto de 1954 y lleva realizados 30 viajes, de los cuales 28 a la Patagonia y 2 al Brasil.

"ESTRELLA AUSTRAL"

Fué incorporado a la Marítima el 20 de enero de 1954 y lleva realizados 38 viajes, de los cuales 37 a la Patagonia.

Su capacidad de cargas es de 4.000 toneladas. El casco es de acero. Tiene 100,72 metros de eslora, 15,24 de manga y 7,69 de puntal.

OTROS BARCOS

La flota estuvo integrada también por el "Americano" tercero, entre el 11 de febrero de 1947 y el 30 de mayo de 1951, en que pasó a Pedro Yacheline y Cía.

Realizó 35 viajes, de los cuales 19 al Sur y 16 al Brasil.

En dos oportunidades —1934 a 1936 y 1949 a 1951— dispuso del vapor "Bahiense", que efectuó en tales períodos 38 viajes a los puertos del Sur.

RESUMEN DE VIAJES

Los barcos de *La Anónima* han realizado, en total, 1.361 viajes completos. De estos, 1.217 fueron hechos a los puertos de la Costa Sur.

EL QUE MAS NAVEGO

La unidad de la sección Marítima que más ha navegado en el Sur es el "Asturiano", con 354 viajes. Le sigue el "José Menéndez", con 256 viajes.

El barco con menor número de viajes fué el primer "Americano".

CARGAS TRANSPORTADAS

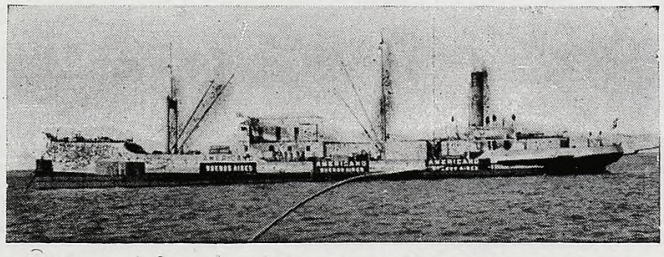
No disponemos de una estadística completa de las cargas que en sus viajes de ida y vuelta, entre Buenos Aires y la Patagonia han transportado las unidades de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

Pero sí sabemos que en un período de 23 años —1934-1957— tales barcos transportaron más de 2.500.000 toneladas.

La mayor parte de esa carga —1.500.000— correspondió al aprovisionamiento del Sur: mercaderías generales, materiales de construcción, maquinarias, etc.

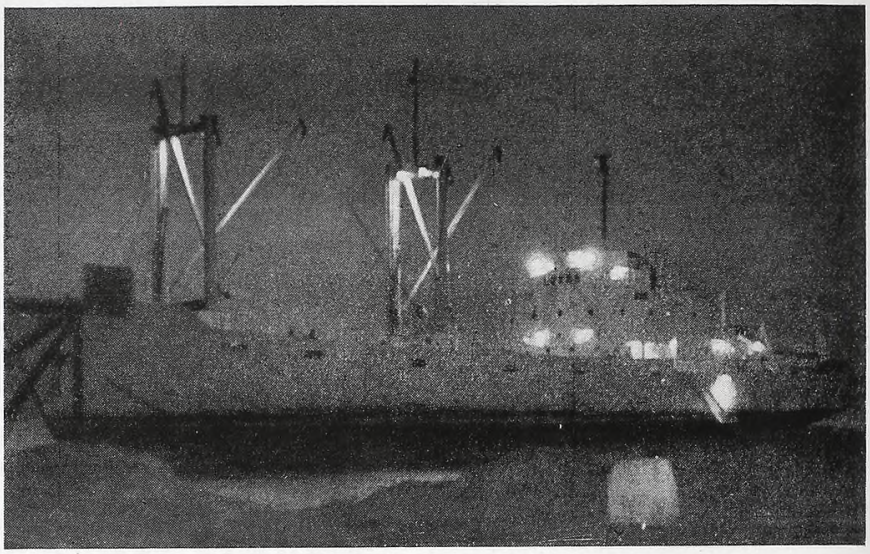
Los frutos del país transportados al puerto de Buenos Aires alcanzaron a 1.100.000 y hay unas 35.000 toneladas de cargas varias, también enviadas desde el Sur.

Si promediáramos por año esas cargas y calculáramos sobre ese promedio el transporte de los 45 años de actividad marítima, llegaríamos a la cifra de 5.000.000 de toneladas, que habrían movido los buques de *LA ANONIMA* en ese período.



Vapor "Americano", que integró la flota de LA ANONIMA.

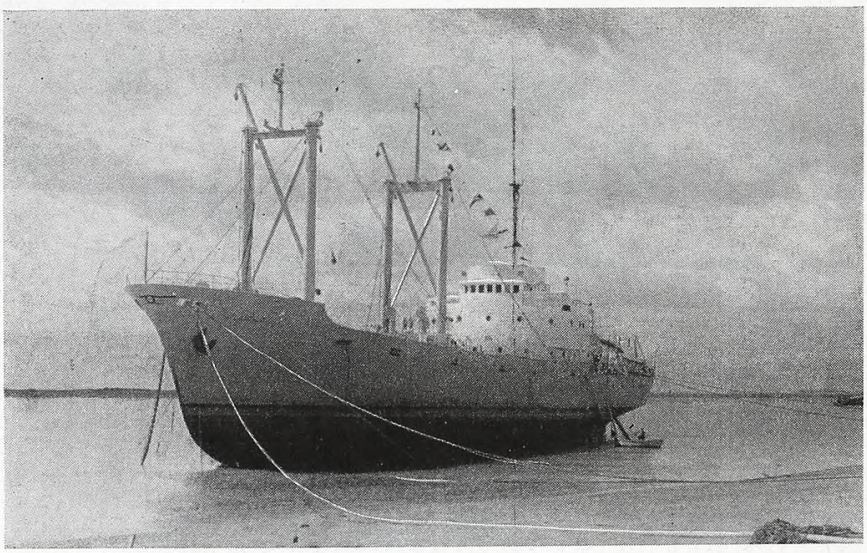
El "Atlántico" en Río Grande



En el crepúsculo riograndense, el "Atlántico" con sus luces encendidas a la espera de las sombras que avanzan.

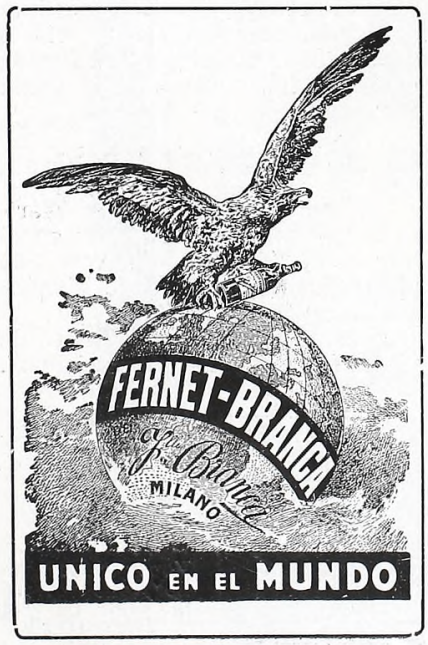
Por primera vez llegó a Río Grande, Tierra del Fuego, el b/m "Atlántico", de la flota de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Unidad construída en los astilleros argentinos Astarsa, para varar, llamó poderosamente la atención del vecindario riograndense que desfiló por la zona portuaria para ver el "Atlántico".

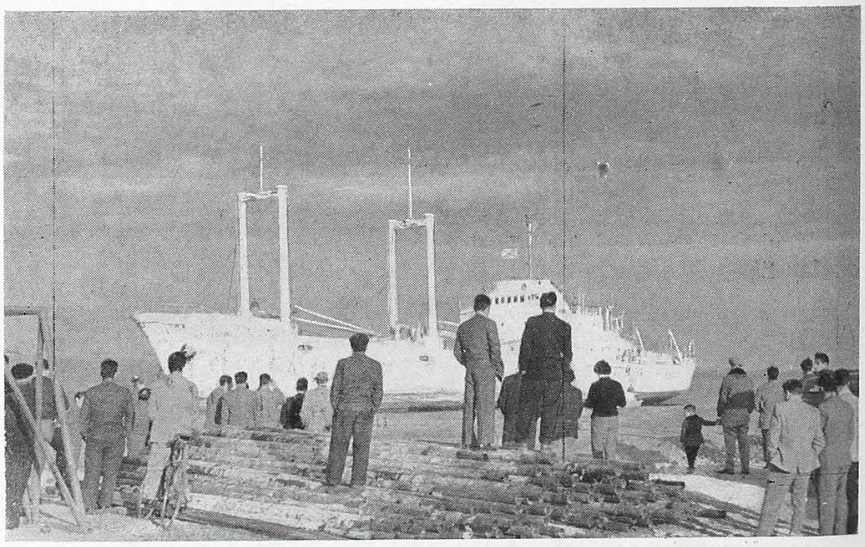
El buque motor realizó todas sus maniobras ante la atenta mirada de numeroso público, resultando su viaje inaugural, además, de providencial beneficio para esa zona, descongestionando el puerto local, ávido de bodegas desde bastante tiempo atrás. Los productos del campo pudieron ser transportados al puerto de Buenos Aires, obviándose de esta manera mayores perjuicios económicos derivados del prolongado tiempo transcurrido sin que llegaran barcos a Río Grande.



El "Atlántico" varado en Río Grande en el primer viaje realizado a Tierra del Fuego.

Celebrando el viaje inaugural del "Atlántico", y la feliz circunstancia apuntada de su decidida contribución para aliviar el puerto local, fué servido un lunch en la confitería Triviño, al que asistieron autoridades, comerciantes, pobladores y otros invitados, que sumaron más de ciento cincuenta participantes.





Numeroso público concurrió a ver la moderna nave de la "Flota Enosis", que descongestionó el puerto de Río Grande abarrotado de productos.

La cartografía de América en el Siglo XVII

por Ernesto Reguera Sierra

(Véase ARGENTINA AUSTRAL, números 272, 275, 278, 283, 287, 291, 296, 303 y 312)

MAPAS DE ANSALDO Y DE NARBOROUGH

ANSALDO

Aun cuando la Antártida es otro continente, la incluyo, de vez en cuando, en este estudio americanístico por estar ligada a la América sureña por razones de muy cercana vecindad, por viajes históricos que han afectado simultáneamente a una y otra, y, muy especialmente, porque la Argentina se extiende de los 22º hasta los 90ºS., es decir, que comprende, parcialmente, los dos continentes.

Desde días muy remotos se sospechó que existían tierras que cubrían el casquete sur de nuestro planeta. El globo de 1514 o 1515, atribuído a Vinci, y el de 1515 de Schöner, ya barruntan estas presunciones. Los descubrimientos en Australia de españoles y portugueses, a principios del siglo XVII, hicieron crer que se había dado con el continente polar meridional, puesto que esas regiones se encontraban debajo del Asia, vale decir, constituían una *tierra austral* y a esto debería su actual nombre de *Australia*. También se llamó *Australasia, Terra Australis* y *Nueva Holanda*. El ibérico Pedro Fernández de Quirós, al descubrir, en 1606, las Nuevas Hébridas (1), las llamó, en honor de los "austrias" (2), "Austrialia del Espíritu Santo", haciendo constar que extendía este nombre hacia el sur, hasta el mismo Polo, por entender que esas comarcas alcanzaban a éste. Según Griffith Taylor (3), este nombre, dado por ese peninsular (lusitano al servicio de España), se trocó en *Australia* en los primeros relatos del descubrimiento de dicho archipiélago de la Melanesia. Ramón Ezquerra ha dicho: "El nombre de Australia —derivado del puesto por Quirós— ha hecho fortuna" (4). Parece establecida la prosapia ibera de la denominación del más pequeño de los continentes. Por 1642, el holandés Abel Tasman, al dar con las islas de Nueva Zelanda, creyó haber hallado tierra meridional americana (5). Recién cerca de 1780 (viajes de Cook) se tuvo la evidencia de que esas comarcas no pertenecían a zonas del Antártico; y hasta 1802, gracias a los reconocimientos del inglés Mateo Flinders, no se completó el conocimiento de la periferia australiana.

En España, en el Archivo Histórico Nacional, hay un bosquejo denominado "Tierra austral no conocida", de 1669, realizado por Marcelo Ansaldo y que corresponde a una de las relaciones del Padre Diego Luis de San Vitores, S. J., mártir misionero de las islas de Oceanía. Por este esquicio nos damos plena cuenta de cómo se teorizaba, entonces, sobre la Antártida; ella venía a ser, en el magín de aquellos hombres, parte de ese país que hoy tiene por capital a Camberra. Esta pieza cartográfica es consecuencia de interpretaciones imaginarias, que unían, con trazos hipotéticos, los puntos conocidos, en la creencia de que ellos eran señales de esa masa continental. Obsérvese a la Nueva Guinea, presentada como parte de la *tierra firme*. No cabe duda que este mapa es expresión acabada de la *cartografía imaginativa*.

NARBOROUGH

El mapa utilizado por el inglés Juan Norborough en el viaje de exploración al litoral meridional americano, que realizó entre 1669 y 1671, presenta un error muy visible y es el de estirar desmesuradamente la costa bonaerense, a partir del cabo San Antonio hacia el sur. Obsérvese el tramo entre este cabo y *Bahía Anegada* (Bahía Blanca). Dibuja esa ribera de tal suerte que forma un colosal arco. Ese exageradísimo ensanchamiento denuncia tremendos errores de longitud; y el arqueo débese a ilusión de percepción de la dirección de la orilla oceánica de la provincia de Buenos Aires, que va doblando hacia el oeste para, luego, orientarse hacia el sur.

En sus latitudes se advierten graves yerros.

Presenta seccionada a la isla de los Estados.

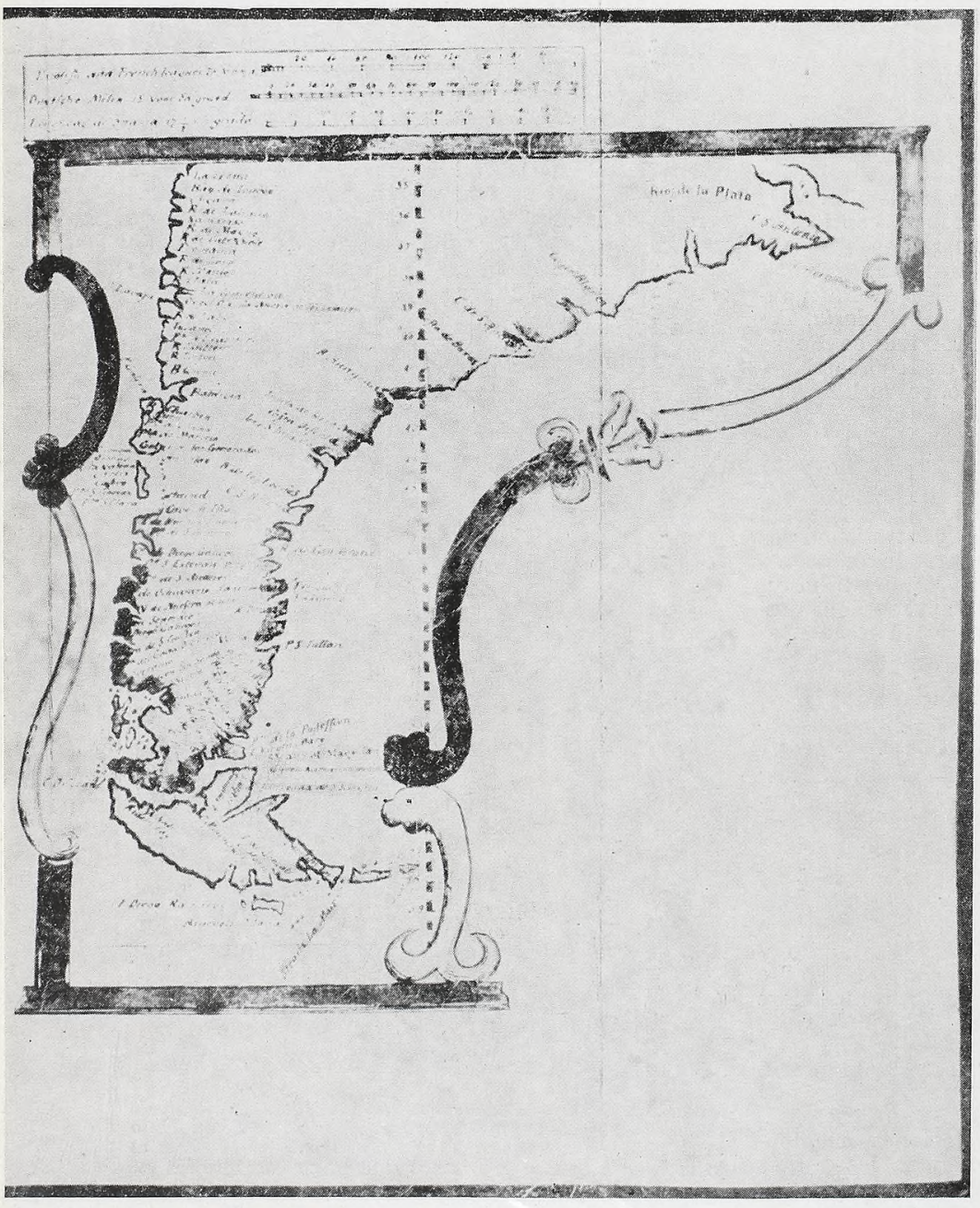
Es una carta esencialmente marina, por cuanto no exhibe más que lo concerniente a las costas.

Juan Norborough, que alcanzó alta graduación

Mapa imaginativo, de Ansaldo, del continente austral, de 1669. (De "Monumenta chartographica indiana", de Julio F. Guillén y Tato, Madrid, 1942). Posiblemente sea esta la primera vez que se reproduce esta pieza cartográfica en la Argentina.

en la Armada Británica, fué un inglés más que, por orden secreta de su gobierno, rondó por los litorales argentinos y chilenos para recoger informes y procurar adeptos, conscientes o inconscientes, para los fines expansionistas de su nación. El 25 de marzo de 1670, cometió la osadía de tomar posesión de Puerto Deseado y aledaños en nombre de Inglaterra (6). Al llegar a los puertos del Pacífico sudamericano, pese a su sagacidad, se receló de sus protestas de amistad y se apresaron, para que quedaran en garantía de su conducta, un oficial y tres de sus marineros. Este es otro caso que explica las prevenciones que, en América, tomaba España contra los extranjeros.

En el informe que, sobre el puerto de San José (golfo del mismo nombre), enviaba Custodio Sa y Farías, con fecha 12 de agosto de 1786, al virrey de Buenos Aires, se lee: "El Rey de Inglaterra, Carlos II, expresamente ordenó al Caballero Juan Narborough, pasase a reconocer el Estrecho de Magallanes y la costa Patagónica entre dicho estrecho y las poblaciones españolas, con orden de abrir, si le fuese posible, alguna correspondencia con los indios de Chile, estableciendo con ellos cualquiera especie de comercio. Las vistas de este soberano en ordenar este viaje, no eran solamente de hacer alianza con estos pueblos bárbaros para intimidar a los españoles y encerrarlos por este lado, más se extendían a otras ventajas independientes de estos motivos políticos. Consideraba que el comercio inmediato con estos indios, podría ser sumamente útil a la nación inglesa, extrayendo por los mismos indios el oro de las minas más ricas que los indios de Chile ocultan a los españoles, dándoles en cambios armas y municiones de guerra y otras comodidades que les hiciesen abrir sus minas; y que por la asistencia de los ingleses y su protección, vendrían a formar estos indios un pueblo considerable. Estos mismos pensamientos y deseos pueden aun existir, y me parece muy importante el prevenirlos en semejante caso y mucho más después de llegar a su noticia esta descubierta (7), y teniendo noticia de ser éste un puerto capaz de contener la mayor armada, y de una entrada tan fácil y segura" (8).



NOTAS

(1) *Denominadas así por el inglés Jaime Cook, un siglo después.*

(2) *Realeza española de la Casa de Austria, El topónimo, de Fernández de Quirós, vendría a ser una combinación, por cierta similitud fonética, de "Austria" y "Austral".*

(3) *Griffith Taylor: "Australia", Barcelona,* 1954 (*"Omega"*), *pág.* 35.

(4) *Pág.* 1113 (2ª *col.*) *del tomo I del "Diccionario de Historia de España", Madrid,* 1952 (*Edición de la Revista de Occidente"*).

(5) *Conrado Kretschmer: "Historia de la Geografía", Barcelona,* 1930 (*"Labor"*), *pág.* 108.

(6) *Véase "El fuerte español de Puerto Deseado", por Norberto B. Cobos, en "La Prensa", de Buenos Aires, del* 23 *de julio de* 1944.

(7) *Se refiere al golfo de San José, explorado y levantado por los españoles en* 1779.

(8) *Este informe se halla reproducido en la página* 91 *de la "Colección de viajes y expediciones a los campos de Buenos Aires y a las costas de Patagonia"; Buenos Aires,* 1837 (*Imprenta del Estado*), *que está incluída en el tomo quinto de la "Colección de obras y documentos...", de Pedro de Angelis, fechado en* 1836 (*Ejemplar del Colegio del Salvador, de Buenos Aires*). *En la reedición de esta obra monumental de Angelis, de* 1910 (*"Lajouane", Buenos Aires*), *aparece en las páginas* 581 *y* 582 *del volumen cuarto.*

★

Carta geográfica utilizada por Narborough (1670), .(*De "Síntesis histórica de la cartografía náutica argentina", de la Dirección General de Navegación e Hidrografía; Buenos Aires,* 1947)

Lo que es el noble producto de la lana

La Oficina de Lanas de Australia declara que hay más de 70 razones que se pueden mencionar a favor de la lana, pero se limita a exponer las siguientes siete maravillas que recalcan la supremacía de esta fibra. Una gentileza especial hacia esta revista de parte de los conocidos consignatarios de lanas y frutos del país, Caminos y Van Peborgh, nos permite tomar conocimiento de esa publicación y reproducirla, pues la consideramos de mucho interés para nuestros lectores:

1) *La lana es el abrigo natural del cuerpo*

Es la única fibra animal que puede ser fácilmente hilada y trenzada, que tiene pequeñas escamas que se entretejen. El tejido de lana ajusta pero no restringe los movimientos del cuerpo.

2) *La lana es termostática*

Protege del calor y del frío. Una fibra de lana encierra un grupo de cámaras de aire y la lana actúa como un regulador natural de la temperatura del cuerpo.

3) *La lana es absorbente y porosa*

La lana permite que la transpiración se evapore despacio. La lana nunca se adhiere a la piel ni se siente pegajosa. La lana absorbe hasta el 80 % de su propio peso de agua sin siquiera humedecerse.

4) *La lana es resistente al fuego*

La exposición de nuestra vestimenta a las llamas es un frecuente peligro. Luego, la lana protege. Se prueba ésto poniéndole un fósforo a un tejido de lana, luego a uno de rayón, de seda o de algodón. La lana no se quemará. Las otras fibras se quemarán rápido.

5) *La lana es elástica*

Una única fibra puede ser estirada el 70 % de su propio largo. Los tejidos de lana, luego, conservan su forma, cuelgan con gracia, no se arrugan fácilmente y son fáciles de cuidar. Esto a su vez significa conveniencia y economía.

6) *La lana es fuerte y duradera*

Una fibra de lana y un alambre de oro del mismo grosor soportarán el mismo peso. Por resistir mucho uso, "la lana vale su peso en oro". La fuerza de la lana está en su fibra, no en su masa.

7) *La lana es liviana y suave*

Es una fibra delicada y aristocrática, tan suave y liviana como el plumón y elegida por su lujo. Su liviandad se revela en las cobijas de lana modernas y en los nuevos modernos tejidos de lana.

"ACONCAGUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S. A.

LAVALLE 348 - BUENOS AIRES - **T. E. 32-9481/9485**

OPERA EN:

VIDA
INCENDIO
PERDIDA DE BENEFICIOS
ACCIDENTES DEL TRABAJO
ACIDENTES PERSONALES
TRANSPORTES (Marítimos, Fluviales, Lacustres, Terrestres y Aéreos y Cascos de Embarcaciones)
AERONAVEGACION
AUTOMOVILES
CRISTALES
ROBO (En casas de familia y locales de negocio)
GANADO
RESPONSABILIDAD CIVIL
FIDELIDAD DE EMPLEADOS
ALHAJAS Y PIELES
DAÑOS POR AGUA
CARROS
VALORES EN TRANSITO
EQUIPAJES
REGADERAS AUTOMATICAS

DIRECTORIO

Presidente ..... Sr. Alejandro Braun Menéndez
Vice-Presidente .... Dr. Juan Carlos Pinasco
Secretario ..... Dr. Clodomiro Hileret
Tesorero ..... Sr. José Marinucci
Vocales ..... Sr. Juan J. Caminos
Dr. Alberto N. Dodero
Sr. Julio A. Fernández Lascano
Dr. Carlos A. Menéndez Behety
Sr. Fernando J. Menéndez Behety
Dr. Juan Carlos Nougués
Sr. Francisco Orcoyen
Sr. Alfredo Peralta Ramos
Sr. Otto Tolderlund
Suplentes ..... Dr. Oscar Braun Menéndez
Ing. Eduardo Escasany
Sr. José A. Lackey
Sr. Eduardo J. Morgan
Dr. Alfredo D. Olaechea
Síndico Titular .... Sr. Dalmacio L. Botto
Síndico Suplente ... Ing. César H. Menéndez Behety
Gerente General ... Dr. Luis F. Orcoyen

HOMBRES DEL SUR

Para ARGENTINA AUSTRAL

Por CLOTILDE HAYDEE BLONDEL.

Proa a la vida, pues la vida canta
en el trabajo su canción más pura,
ilusión de vivir que se agiganta
en cuatro dimensiones de hermosura.

Hombres del Sur, de férrea contextura,
sobre vientos y nieves se levanta
la fuerza de su ímpetu y altura
como una nueva raza que ya imanta.

Hombres del Sur, un firme derrotero,
¡petróleo! ¡lana! ¡mineral señero!
tierra, confín, de la Argentina orgullo.

Y a través de sí mismo se eterniza
el hombre que la lucha diviniza,
forjada en acero y en capullo.

Bs. As., abril 1958.

Bibliografía

ANTARTIS, Hans-Peter KOSACK, en Geographische Handbücher, Ratzel und Penck, Editorial Keyser, Heidelberg, 310 páginas, con 22 cartas, 24 figuras en el texto, 16 tablas con fotografías y un mapa de la Artártida en 1 : 11 500 000, Heidelberg 1955.

El libro representa la primera geografía completa de la Antártida, del continente y de las islas subantártidas y polares.

Es un compendio que ha de contestar cualquier pregunta de los estudiosos e interesados en datos sobre aquellas comarcas.

Trata el tema en 14 capítulos que, después de una introducción respecto al significado cosmográfico de la Antártida, se ocupan con su tierra firme, sus islas y zonas oceánicas, dando en cada caso la geografía, glaciología, clima, vegetación y fauna.

También expone extensamente la historia de los descubrimientos, las pretensiones políticas, la colonización y aclimatización del hombre eventuales y la importancia económica actual y futura.

Agrega una vasta literatura, y un índice detallado permite la consulta fácil de cada tópico. Muy instructivos son los gráficos, diagramas y figuras.

Abre el camino para el registro de todas las expediciones y resultados venideros, ante todo de los de las tantas investigaciones durante el Año Geofísico.

G. SCHULZ.

Viaje de un conocido industrial

En viaje de negocios, el vicepresidente y gerente de ventas de Goodlass Wall y Cía. (Arg.) Ltda. S.A., señor W. Knowles y su señora, partieron rumbo a Inglaterra en el vapor Alcántara, el 17 de mayo.

El señor Knowles visitará los establecimientos de los asociados de Goodlass Wall en ese país, interiorizándose de las novedades producidas en la industria de la pintura, y estudiando asimismo planes de desarrollo a aplicarse en las fábricas de las famosas pinturas "Pajarito".

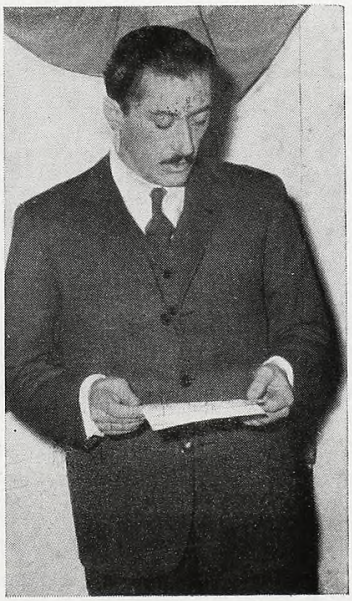
Autoridades municipales en Puerto Deseado y Comodoro Rivadavia

Momento de la toma del juramento en la Municipalidad de Puerto Deseado, en presencia de concejales, funcionarios e invitados. Jura el intendente, señor Luis Arburúa.

El presidente del Concejo Municipal de Puerto Deseado, leyendo su discurso durante la ceremonia cumplida el 1º de mayo, al quedar establecidas las nuevas autoridades comunales. Destacó la coincidencia de que en esa fecha se cumplían 25 años de la instalación de la primera comuna electiva en esa localidad.

Firman el acta los concejales de la municipalidad de Comodoro Rivadavia, al iniciar sus funciones el 1º de mayo, fecha de constitución de las autoridades elegidas en los comicios del 23 de febrero. Suscribe el documento el Dr. Rolando Galina.

***El señor Salmerón** Fernández, comisionado municipal interino en Comodoro Rivadavia, al usar de la palabra para hacer entrega de la comuna a las autoridades electas por el voto vecinal.*



El nuevo intendente municipal de Comodoro Rivadavia, señor Antonio Morán, hablando en la ceremonia del 1º de mayo ante las autoridades salientes, concejales, y público asistente.

Los caballeros hicieron de su escudo un instrumento de eficaz protección y un símbolo de la nobleza de su empresa. El escudo de MOLINOS, estampado en los envases de sus productos, también significa alta protección de un noble contenido.

SIMBOLIZA CALIDAD

SIMBOLIZA CALIDAD MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

La transmisión del mando en la provincia de Santa Cruz

El Interventor Federal de la provincia de Santa Cruz, Sr. Pedro L. Priani, toma el juramento de estilo al nuevo mandatario provincial, doctor Mario C. Paradelo.

Autoridades civiles, militares, eclesiásticas, y numeroso público, asistió en Río Gallegos a la asunción del mando por las nuevas autoridades de la provincia de Santa Cruz

Famosos... por lo sabrosos

SALAMINES PAMPAYASTA

Frigorífico FERRARI

Bell Ville - Córdoba

Cumplida la ceremonia de asunción del mando por las primeras autoridades constitucionales de la provincia de Santa Cruz, el gobernador, doctor Mario C. Paradelo, el vicegobernador, señor Miguel Madroñal, diputados y colaboradores, se reunieron para esta toma fotográfica.

Lo mejor está en La Anónima

Propósitos de un legislador chubutense

Desde mi llegada a la Patagonia en el año 1938 para ejercer la docencia en la ciudad de Río Gallegos, he sido un entusiasta lector de ARGENTINA AUSTRAL, revista de una presentación impecable y de contenido profundo e instructivo, no igualada por ninguna otra publicación en lo que se refiere a la historia, la geografía, la economía, educación y cultura patagónicas.

Me resulta, por lo tanto, un placer acceder a la gentil solicitud que me hacen sus corresponsales aquí en Puerto Madryn, en el sentido de emitir algunas declaraciones desde mi nuevo punto de vista, de legislador.

El 25 de febrero del corriente año cumplí 20 años de docencia activa exclusivamente en la Patagonia Austral; 20 años de permanente contacto con la niñez y con la juventud, de las que he aprendido, al enseñarles, el verdadero sentido de futuro y el optimismo característico de la edad juvenil. Identificado con esos preceptos, optimista y mirando hacia adelante me haré cargo el 1º de mayo de mi delicada función de legislador, función que compartiré con un grupo distinguido de colegas, todos animados de idénticas nobles preocupaciones para que la ley que vayamos a redactar contemple las mejores aspiraciones del pueblo del Chubut, a quién representamos. La labor que nos espera será ardua, téngase en cuenta que somos los primeros legisladores de la naciente provincia y que en materia de legislación partiremos del cero absoluto, pero que no obstante ello, hemos de nacer cuanto esté a nuestro alcance para no defraudar las esperanzas del pueblo, en la seguridad de que nuestras leyes provinciales serán sabias y progresistas como lo es nuestra magnífica Constitución Provincial, recientemente redactada por la Honorable Convención Constituyente, que dio un ejemplo de capacidad, sabiduría y equidad.

En lo que a mí, personalmente, se refiere; estoy estudiando sobre el terreno y consultando a distintas personalidades de las diversas actividades, en la industria, el comercio, el foro, la cultura en general, la educación, sobre sus inquietudes; como así las aspiraciones reales y efectivas de las clases populares, las que deberán ser protegidas por la ley en sus nobles anhelos de perfección y progreso.

Totalmente identificado con los principios de la U.C.R.I. , creo firmemente en el buen éxito del Gobierno de la Provincia, al frente del cual, el pueblo ha llevado a un ciudadano digno y capaz, el doctor Jorge J. Galina, a quién facilitaré desde mi banca mi apoyo pleno en todo cuanto sea para bien del Chubut y con la fervorosa aspiración de que este primer gobierno constitucional pase a la historia como instaurador de bienes materiales y espirituales dentro de un régimen de derecho que contemple el goce del mismo, en plenitud, por el individuo y por la sociedad toda.

Roberto A. Bruno.

Puerto Madryn, 11 de abril de 1958

El escudo de la comuna de Río Grande

La progresista localidad fueguina de Río Grande, anhelante de tener su escudo municipal, llamó a concurso para llenar esta necesidad. Participaron del mismo numerosos aspirantes que presentaron interesantes trabajos. Expirado el plazo fijado por las autoridades locales se efectuó una reunión de vecinos, presidida por el comisionado señor René A. Piñero, ante la cual se procedió a considerar los cartones. Después de un cambio de ideas se pasó a votar resultando elegido el firmado por la artista Venus Videla, que obtuvo la unanimidad de los votos.

De acuerdo a este resultado se dictó una resolución que, en su parte

ejecutiva, expresa: "1º) *Adjudicar la suma de tres mil pesos moneda nacional a la señorita Venus Videla por el mejor trabajo presentado para la confección del "Escudo Municipal de Río Grande".* 2º) *Felicitar a la señorita Venus Videla por todos los trabajos presentados al llamado a concurso.* 3º) *Notificar a la interesada, publíquese, pase a Tesorería para su cumplimiento y archívese."*

El triunfo de Venus Videla no nos sorprende. Esta artista profesa por la Patagonia y Tierra del Fuego una singular simpatía, amor que ha sabido exteriorizar en un conjunto de meritorias telas, algunas de las cuales conocen los lectores de ARGENTINA AUSTRAL por habers reproducido en nuestras páginas.

Comodoro Rivadavia

ROQUE GONZALEZ
JUAN M. ALTUNA

Escribanos

Registro de Contratos Públicos Nº 2

Comodoro Rivadavia

JUAN ARCAL

Compra y venta de hacienda. Agente y Representante de "ACAROINA"

El Gran Antisárnico Argentino

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

CALEDONIA ARGENTINA
Cía. Argentina de Seguros

Avenida Zeballos **C. Correo 83**
San Julián

FIDEERIA
"SANTA CLARA"
Soc. Resp. Ltda.
Cap. m$n. 600.000.—

Fábrica de pastas alimenticias
"SANTA CLARA"
"La Europea"
"Pastasán"

Paseo Colón 1590 **Teléfonos**
Buenos Aires **26 Garay 0702-03**

Sarmiento

HOTEL "OROZ"
de
M. BRITAPAJA

ERNESTO ANIBAL VEK
Escribano Nacional

AHORA mejor que pintar es...

VINILIZAR

con el NUEVO

LATEX VINILICO

Pajarito

Conquista definitiva en pinturas mate al látex

MAS DURABILIDAD...
MAS PROTECCION...
MEJOR ADHESION...
MEJOR TEXTURA...
MAYOR ELASTICIDAD

Sin olor, permite utilizar en seguida las habitaciones. • No forma hongos • Seca en pocos minutos. • Lavable con agua y jabón. • Apta para cualquier superficie interior, de revoque, yeso, madera, celotex, etc. • Una sola mano basta. • Viene lista para usar • No se mancha. Aplicable fácilmente a pincel, rodillo o soplete. En una amplia gama de atractivos colores, miscibles entre sí.

Sensacional resultado de 119 años de investigación en EE.UU. y Europa, el Copolímero de Acetato de Polivinilo es la conquista definitiva en la elaboración de pinturas mate al látex. Por eso lo adoptó PAJARITO como base de su LATEX VINILICO.

INDUSTRIA ARGENTINA

NO ES UNA PINTURA MAS AL LATEX... ES LATEX VINILICO!

Pajarito

GOODLASS, WALL & CIA. (ARG.) LTDA. S.A.
Belgrano 1477 Bs. As.

138 - a

Agradece el ex-interventor Sidders a las fuerzas activas de Comodoro Rivadavia el agasajo que le ofrecieron en el Hotel Colón.

Comodoro Rivadavia

Exteriorizó en diversos agasajos la consideración y simpatía que supo concitar el interventor Sidders

Con la entrega de la provincia a los mandatarios constitucionales que asumieron sus funciones el 1º de mayo, finalizó su cometido el interventor en Chubut, capitán de fragata Raúl E. Sidders, que desempeñó el cargo desde el comienzo del gobierno revolucionario, en 1955.

En el transcurso de su actuación, acreditó el capitán Sidders méritos suficientes para conquistar la consideración y simpatía de los habitantes del territorio. Comprendió los problemas y no hesitó en exponerlos y ventilarlos en procura de soluciones viables. Fué, de esa manera, un gestor influyente ante las esferas nacionales.

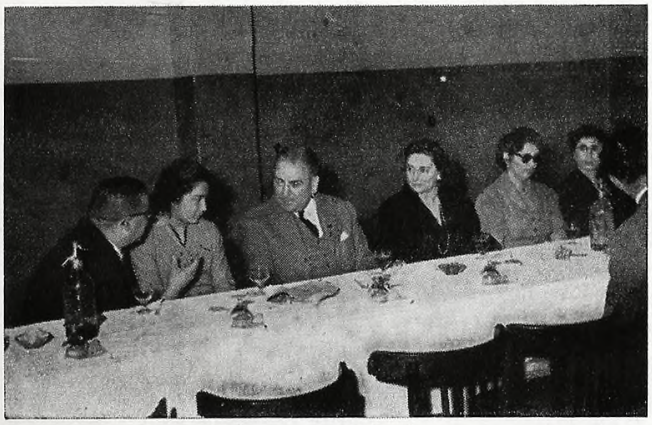
Por otra parte, el patrimonio correspondiente a la intervención lo empleó con atinada orientación de bien público, poniendo en ejecución algunas obras interesantes y logrando que los ministerios nacionales ejecutaran otras, formándose un conjunto de atrayente significación.

En el orden de la convivencia, fué respetuoso de los derechos ciudadanos y del interés superior de

Un aspecto de la concurrencia a la comida ofrecida en el Hotel Colón al capitán Sidders por las fuerzas activas de Comodoro Rivadavia.

El capitán Sidders supo concitar simpatías en todas las esferas. Fué así que en la C. G. T. de Comodoro Rivadavia los obreros le ofrecieron un almuerzo de despedida.

Brindis durante la demostración ofrecida al capitán Sidders por el comandante de la Agrupación Motorizada Patagonia.



Autoridades y socios del Centro Catamarqueño también ofrecieron una demostración al mandatario saliente.

los vecindarios. Presidió comicios en dos oportunidades en forma intachable. Llamó a colaborar a funcionarios correctos y vecinos honorables. Defendió con decisión los intereses de la provincia en materia de regalías petrolíferas.

No ha podido extrañar, por consiguiente, que al visitar Comodoro Rivadavia fuera objeto de diversas demostraciones de afecto y respetuoso reconocimiento, expresiones que de distintos modos se han reproducido en otros puntos del Chubut. Las notas gráficas de estas dos páginas registran varios aspectos de los agasajos que se le tributaron en la ciudad petrolífera.

relojes áncora de calidad

NORMANA

Fundada en 1874

concebido por especialistas

Un reloj de calidad

NORMANA WATCH Co

LA CHAUX-DE-FONDS

(SUIZA)

Representante exclusivo en la Rep. Argentina

Sociedad Anónima

Importadora y Exportadora de la Patagonia

Un busto del númen de la revolución de Mayo ha sido emplazado en los jardines de la municipalidad de Comodoro Rivadavia. La ceremonia cumplida al ser descubierto el busto a Mariano Moreno contó con la presencia del ex-interventor federal, capitán de fragata Raúl E. Sidders. En la parte superior de la nota gráfica vemos al rector del Colegio Nacional, ingeniero Ferrando, al pronunciar un discurso en ese acto, en el que dijo que Moreno simboliza el drama y la gloria de una gran generación de argentinos.

RECOMENDAMOS:

TRIPLE SEC Curacao blanco - ANISETTE - LIQUEUR JAUNE - CHERRY BRANDY - APRICOT LICOR - a la vainilla - LA PRUNELLE licor de ciruelas - ANIS MAZARINE licor de los monjes - CREME DE CACAO CUSENIER "De Luxe" - DUBB ORANGE Curacao dulce - MERISETTE licor de guindas.

La Patagonia y la Armada Argentina

En fecha reciente la Academia Argentina de Geografía incorporó al contralmirante Roberto Panzarini, que reemplaza al almirante Pedro Casal. Correspondió al doctor Armando Braun Menéndez, historiador de la Patagonia y Tierra del Fuego, darle la bienvenida, y en su discurso mencionó con entrañable simpatía la enaltecedora tarea de la Armada Argentina y de los marinos del pasado y del presente en favor de las regiones australes, referencias más que sobradas para que esta revista acoja con mucha simpatía sus palabras dandoles cabida en sus páginas.

"La Academia Argentina de Geografía incorpora al contralmirante Rodolfo Panzarini como uno de sus miembros de numero. La circunstancia de ser yo, entre mis colegas que integran la corporación, el que ha nacido más cerca de la Antártida, —y no mis méritos,— me vale hoy el privilegio de recibir, en su nombre, a este marino para quien la Antártida no ofrece misterios.

Ocupará el sitial de otro marino geografo de perdurable recuerdo: el Almirante Pedro Casal.

La Armada de Guerra Argentina ha brindado siempre un rico caudal de hombres de estudio que logran ampliar el ya vastísimo campo de sus tareas específicas, para especializarse en cualquiera de las varias disciplinas que abarca el saber geográfico.

La Armada, en efecto, ha enriquecido su historia con estos hombres que dedican sus vigilias, que ofrendan su descanso y que brindan su tiempo libre, para dedicarlos a la exploración, al estudio y a la observación científicas, a trabajos, ensayos, escritos, y otras formas útiles de investigación.

El sur argentino, comprendidas en esta expresion geográfica, las tierras, islas y mares aledaños que se extienden a lo largo de la frontera con Chile desde el Río Negro hasta la lejana Antártida, ha sido el teatro de las proezas y el laboratorio para la labor científica de estos marinos de excepción. La Patagonia en particular, —y puedo dar fe con mi propia experiencia y la de mis antepasados, patagónicos y fueguinos como yo,— es en cierto modo creación de la Armada, ya que ella fué la que asentó las bases de la soberanía nacional, la que explorando en sus costas, sus tierras y sus ríos, abrió las rutas de su riqueza, la que la administro con celo y probidad y la que la atrajo, en definitiva, desde su indiferente lejanía hacia el corazón mismo de la República.

La Academia, por mi intermedio, desea hoy, al tiempo de incorporar a su seno a un marino, rendir tributo de su homenaje a la Armada de Guerra, de la cual el contralmirante Panzarini, por su formación, su talento y su capacidad, asume en plenitud la representación.

Es ésta la oportunidad, entonces, de evocar los nombres de marinos ilustres. *Entre los conductores*: al almirante Luis Py, quien afirmó la soberanía sobre el Río Santa Cruz, conduciendo con audacia, a través del Mar Atlántico, una escuadra sólo apta para la navegación fluvial; al comodoro Augusto Lasserre, jefe de la Escuada Expedicionaria del Atlántico Sur, que instaló el gobierno marítimo en la isla de los Estados y en Ushuaia; el almirante Martín Rivadavia que condujo la escuadra que llevó al Presidente Roca hacia el fraternal "Abrazo del Estrecho". *Entre los marinos exploradores,* debemos recordar a Martín Guerrico y Erasmo Obligado, quienes exploraron el Río Negro y el Río Limay, y a Santiago Albarracín, cronista e ilustrador de esas expediciones; a Valentín Feilberg quien remontó en bote el Río Santa Cruz hasta alcanzar su fuente, el lago Argentino; a Carlos M. Moyano y Agustín del Castillo que galoparon media Patagonia; Eduardo O'Connor que logró llegar a remo a Lago Nahuel Huapí y a Piedrabuena, aquel misionero del patriotismo argentino.

Tampoco debemos olvidar a los *marinos transportadores*: Federico Spurr, de Loque, Juan M. Noguera y Jose Mascarello que al mando de los transportes nacionales, hicieron el servicio de abastecimiento y comunicaciones hacia la costa sur y fueron el amparo y bendición de los primeros pobladores de la tierra patagónica; así como tampoco a los *marinos administradores*: Pedro Godoy, Julio Paz, Mario Cornero y Juan M. Gregores que en sus cargos de gobernadores civiles de los Territorios Nacionales, hicieron honor a la institución de donde provenían.

Es preciso también mencionar a los primeros *navegantes* hacia la Antártida: José María Sobral, Julián

Trelew

EMILIO J. DUPOUEY
ESCRIBANO
Registro Nº 3

Francisco Martínez Guirado
Concesionario CHEVROLET
Estación de servicio Y.P.F.
TALLER MECANICO

CASA "TORREJON"
Avenida FONTANA 264 - 274
Teléf. 5 Suc. Trelew
Material Eléctrico - Art. Fotográficos

ALEJANDRO ABRAHAM
TIENDA - ALMACEN
ACOPIO DE FRUTAS

Dr. ADOLFO MARGARA
MEDICO CIRUJANO

Río Grande

TALLER MECANICO
ESTACION DE SERVICIO
de
PINOLA Y MARTINEZ

Com. L. Piedrabuena

Dr. HERIBERTO F. COBEÑAS
Médico Cirujano - Matrícula Nº 5377
Ex-Interno del Hospital Rawson de Bs. Aires - Médico de Salud Pública
Teléfono 88

Usina Eléctrica
de Luz y Fuerza

Dr. HUGO WALTER BROOKES
Cirujano Dentista

TRANSPORTES PATAGONICOS
Sociedad Cooperativa del Sud Limitada
(Matrícula 2425)
Una Empresa de capitales netamente argentinos al servicio de la Patagonia.
Además de su confortable servicio de pasajeros dispone de un servicio de encomiendas generales directamente desde Buenos Aiers para las localidades del Sur, y un servicio de contra-reembolsos, con seguro contra todo riesgo.
Avda. de Mayo 769
T. E. 30-1450
En Buenos Aires
OFICINAS EN TODAS LAS LOCALIDADES
En Trelew
ADMINISTRACION
Avda. Gales y Fontana
T. E. 226

Río Gallegos

CONFITERIA "CARRERA"
de
VLADIMIRO JAKIC
Servicio especial de Lunch a domicilio
Roca esq. Fagnano **Teléf. 179**

ALBERTO R. SEGOVIA
DESPACHANTE DE ADUANA
Importación - Exportación
Representantes Seguros
Telegramas "ASEGOVIA"

Juan Liegeois
REPRESENTACIONES
COMISIONES
CONTABILIDAD
SARMIENTO 24

ANGEL A. SUREDA
CONTADOR
Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Flota
Mercante del Estado - Curto
González y Cía. Consignatarios
Sarmiento 204 **Teléf. 288**

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

Puerto Deseado

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 "EBER"
(Carbunclo y Mancha)
C. Correo 76

LUZ Y FUERZA
COCCOZ Hnos.
Anexo: Instalaciones eléctricas e
industriales. - Mosaicos calcareos
y blocks de cemento comprimidos.

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

Irízar, Pedro Casal y Eleazar Videla; y a los *marinos geógrafos y matemáticos,* Luisoni, Oca-Balda, Ballvé, Juan Cánepa, Segundo Storni, Rómulo Roveran, y por último a los *marinos historiadores,* Héctor Ratto y Teodoro Caillet-Bois a quienes debemos el conocimiento histórico de la geografía en los mares del Sur.

Estos son, tomados de una insuperable legión, los marinos que, en el pasado, han ilustrado su nombre y honrado a la Institución que los formó y cuyo recuerdo sirve de permanente ejemplo y estímulo a los marinos de la generación presente, como lo será también para los del porvenir.

Una institución que tiene ese sólido respaldo histórico no puede desmerecer; y así vemos hoy incorporse a la nueva Academia Argentina de Geografía un representante de la moderna Armada; tal como sus predecesores lo hicieron en las notables instituciones fundadas en el pasado: el Instituto Geográfico, la Sociedad Científica, la Sociedad Geográfica y la Sociedad de Historia argentinas, a las que tanto debemos.

Lleva cumplido el contralmirante Rodolfo Panzarini, una labor científica de jerarquía y valimiento que lo consagra a nuestra consideración. En su trajinar por todos los mares halló tiempo para perfeccionarse. Así como sabe manejar un navío, pudo también cursar en la docta Universidad de California y graduarse como doctor en Oceanografía y enseñar esta ciencia en la Universidad de Buenos Aires; y así como es capaz de comandar efectivos, puede también desempeñar el cargo de Profesor de Meteorología en la Escuela de Aplicación para Oficiales; ha sabido conducir a la Antártida Argentina a dos expediciones, militar y científica al par, y también representar a la patria en 1949 como delegado al Primer Congreso Latinoamericano de Oceanografía, Biología marina y Pesca de Valparaíso; a la conferencia Antártica de París, en 1955, a la Asamblea sobre el Año Geofísico Internacional y conferencia Antártica de Bruselas ese mismo año, y presidir en 1956 a la delegación argentina a la Conferencia del Año Geofísico Internacional de Río de Janeiro y a la tercera conferencia Antártica, en París, en los años 1956 y 57, en cuyo seno dió sobradas pruebas de su capacidad técnica y fué —cuando se presentó la ocasión— celoso y rápido defensor de los derechos argentinos sobre las Islas Malvinas y el sector antártico americano. Y en todos esos años de actividad prodigiosa ha encontrado tiempo de escribir numerosos trabajos y textos sobre oceanografía, meteorología y cuestiones antárticas que han visto la luz en el país y en el extranjero.

Es también oportuno mencionar los cargos que ocupa actualmente. Sólo una mente lúcida, al servicio de una energía física sólida y dinámica puede soportar el peso de la enorme responsabilidad como comporta ser, al mismo tiempo, sub-jefe del Estado Mayor de Coordinación, director del Instituto Antártico Argentino, — que conduce hacia una perfecta organización,— y vicepresidente de la Comisión Nacional del Año Geofísico Internacional.

Puede decirse en síntesis, que el contralmirante Rodolfo Panzarini, mediante sus conocimientos sobre oceanografía, geofísica y meteorología, proyecta su saber sobre las nuevas y más amplias fronteras de su patria, que ahora se extienden por kilómetros en el Atlántico en virtud de sus derechos sobre la plataforma marítima continental y las islas oceánicas, kilómetros hacia el polo y kilómetros hacia el espacio que cubre este amplio y fecundo suelo.

Su vocación científica abarca pues el mar, el hielo y el cielo argentinos."

San Julián

Estudio "FOTO MITRE"
Walter Hamburger
FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIACIONES - REVELACIONES - COPIAS
Bartolomé Mitre 375

SCHLAREK 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. San Martín - Tel. 24 - C. Correo 47

LEONIDAS BOHMER
Despachante de Aduana y Agente Marítimo
Contabilidades y Administración
Agentes de: José Peisci y Cía.
Cía. Arg. de Seguros "Providencia".
Indalecio Muruzabal, consignatario de frutos del país. Café Paulista S. R. L.
Representante general para el Territorio de Santa Cruz de la CATITA.
Productos de "Bernaloina"
C. Correo 12 **Teléf. 86**

HOTEL COLON
COMODORO RIVADAVIA
SAN MARTIN 341
Teléfono 283 - C. Correo 187

Santa Cruz

H. W. C. ROLLITT y Cía.
Representaciones:
Contabilidades - Agentes Marítimos
Administración de estancias
C. Correo 42 Teléf. 77 - Pto. S. Cruz

De la naturaleza a su mesa

INCA

FRUTAS Y VERDURAS

al natural

DURAZNOS · ARVEJAS
TOMATES · CHOCLOS
PIMIENTOS MORRONES · ANANAS
DULCE DE BATATA
FRUTA DESECADA

Cuando veo una lata de

INCA

se me despierta el

INDIO

Qué apetito me dá

INDUSTRIA ARGENTINA

Su auto merece
LO MEJOR...

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

CON FRIO
O
CON CALOR

GRAPPA
Fitz Roy

Canto a Magallanes

Desde su tierra miró el horizonte
como algo definitivo y envuelto en misterios.
Cruzó sus sueños con la sangre que hervía
y maduró su gesta.
Muchos siglos atrás partió,
ante la delgada posibilidad de un paso nuevo,
con naves y esperanzas;
partió hacia su historia...

. . . . . .

El mar entero a sus pies gemía;
pasaban lunas y veía mar,
como temblante, sin orillas,
el mar, sólo el mar.

Por fin el continente nuevo,
búsqueda febril en sus costas áridas;
la helada patagonia con los labios al cielo
y sus carnes intocadas por el pie extranjero,
duerme desde siempre,
su viento gira de furia en los maderos,
en las velas combadas y el estandarte;
el viento bramante sobre la caravana;
el viento sólo, sólo.

Magallanes, pleno de presentimientos
dice ¡adelante!
hacia la nada —adelante—
El agua bate sus peces y su linfa
en los buques que avanzan;
el agua virgen, viajera, cristal.

Van los hombres, decididos y revueltos,
temerosos de supersticiones y fantasmas;
van los hombres absortos, fríos,
buscando la garganta de la nada.

El descubrimiento llega como un hijo;
nuevo grito en las bocas enfermas y exhaustas.
Magallanes palpa su visión increíble,
es el estrecho, el estrecho de las ansias y las luchas;
olvidan el hambre, el frío y el viento atroz.

La soledad, los buques y los pájaros,
y el descubridor erguido en la proa,
y más allá los secretos de un nuevo océano,
y el descubridor erguido en la proa
y sus ojos mordiendo horizontes.

Y van los viejos barcos, solos en un mar sólo,
y van crujientes, desolados y ásperos,
y van los hambrientos nautas,
endurecidos de sueños...

ROBERTO ADOLFO MARAZZI.

Escribano Ernesto Aníbal Vek, director de la escuela secundaria de Sarmiento y autor de la presente nota.

Una iniciativa ponderable

Sarmiento abre sus puertas a la juventud de su flamante escuela secundaria, sueño y realidad de un conjunto de personas entusiastas y desinteresadas

Hasta hace muy poco tiempo la inteligencia y aptitudes de la juventud sarmientina, sobre todo de la adolescencia, se disipaba en mil quehaceres distintos perdiéndose el caudal que para la provincia y la patria representaban sus mentes jóvenes y sus cuerpos vigorosamente sanos. ¿Podía esperarse que el Estado, distraído en el trajín de tantos problemas de solución inminente, tuviera la iniciativa de crear para esa adolescencia descuidada una escuela de estudios secundarios? Todo hacía suponer que no; más cuando era y aún es, problema de urgente solución dotar a la zona de escuelas primarias que puedan atender la demanda de inscripciones que anualmente no pueden cubrirse por falta de personal y de espacio.

Pero he aquí que, a principios del año 1957, un empeñoso grupo de profesionales, maestros y vecinos, con el apoyo de la Municipalidad de Sarmiento, que en ese entonces contaba a su frente al señor Nazario Etcheto, se abocó a la tarea de organizar un instituto privado que se anexaría al Colegio Nacional Perito Moreno de la ciudad de Comodoro Rivadavia. No se contaba con nada que no fuera el entusiasmo empeñado por los organizadores. No había local, no había bancos, ni pizarrones; los profesores estaban lejos de poder cubrir las cátedras que presumiblemente se necesitarían por su número y especialidad; no se sabía siquiera donde estaban los alumnos. Se hizo como primera medida un censo de alumnos que egresaban anualmente del 6º grado de las escuelas primarias locales y de la zona; la cantidad de alumnos que concurrían a los establecimientos secundarios de la ciudad de Comodoro Rivadavia y se oyó el informe presentado al respecto por el director de la escuela primaria de la localidad. Así las cosas, visto ya la necesidad de la creación del establecimiento, se convocó a una asamblea popular mediante mucha propaganda periodística y radial y por fín el día señalado se llevó ésta a cabo. La concurrencia fué numerosa en relación a la apatía que demuestra la mayoría de los vecinos en cuestiones como estas, mas cuando como en el presente caso, se miraba con un poco de escepticismo el porvenir de la futura escuela.

De aquella asamblea a la que concurrió la mayor parte del personal docente de las escuelas primarias, los profesionales del medio y algunos padres de familia y vecinos, salió la primera Comisión de Administración del futuro instituto, que, con algunas modificaciones, es la que actualmente dirige la administración del establecimiento.

La asamblea designó también director y vice-director de la escuela y le otorgó un plazo para que, dividiéndose la tarea, se organizaran las partes docentes y administrativas.

Quien escribe esta nota tuvo el alto honor de haber sido designado director de la escuela y el señor Juan Francisco Ricaud, farmacéutico, radicado desde hace mucho tiempo en la zona, vice-director. Comenzó aquí la verdadera tarea. Se gestionó un subsidio provincial y otro municipal. Esta última repartición acudió de inmediato a nuestra ayuda con la suma de $ 10.000 m/n. para atender a los gastos más urgentes, prometiendo a su vez que hasta tanto la escuela tuviera casa propia (o alquilada) habilitaría uno o dos salones para que funcionaran los distintos cursos. Se obtuvieron algunas patas de bancos fuera de uso y con un pequeño gasto en la compra de material se solicitó al comandante del regimiento a los efectos que colaborara haciéndolos armar en la carpintería del mismo; también se logró conseguir dos pizarrones viejos y profesores aspirantes, que llenaran las condiciones exigidas por el Ministerio de Educación. El suscripto, juntamente con el vice-director de la escuela, se pusieron en contacto con las autoridades de la futura escuela regente en Comodoro Rivadavia, cambiando ideas y recogiendo impresiones. Se decidió iniciar con primer año del ciclo básico; solicitar la incorporación de dicho curso al Ministerio de Educación de la Nación e ir incorporando cada año un nuevo curso; así la tarea era más fácil de resolver dado los escasos recursos con que se contaba. Se llenaron todos los cargos a las cátedras con profesionales y maestros que tenían mucha antigüedad en la docencia y se llegó a una inscripción casi de medio centenar de alumnos. Las clases se dictarían

El vicedirector del colegio secundario de Sarmiento, farmacéutico Juan Francisco Ricaud.

Reunión de camaradería del personal directivo y docente efectuada en oportunidad de la visita de la inspectora del Ministerio de Educación, señora de Ponti.

CAMINOS Y VAN PEBORGH

C. I. F. y de M.

Sociedad Anónima

CONSIGNATARIOS

LANAS Y FRUTOS DEL PAIS

Oficinas:	Barraca:
25 de Mayo 252	Herrera 2412
T. E. 33-3908	T. E. 21-4197

BUENOS AIRES

Dirección Telegráfica "CAMIVAN"

AGENTES DE ZONA

Guillermo L. Grimm: Puerto Madryn

★

Salmerón P. Fernández: Comodoro Rivadavia, Casilla 5393, Tel. 154

★

Eduardo Brook: Puerto Deseado, Casilla 99, Tel. 168

★

Arcal y González Rúa: San Julián, Casilla 83

★

Oficina Comercial Harris S. R. L.: Santa Cruz, Casilla 8, Tel. 1

★

Casa Raful S. R. L.: Río Grande (Tierra del Fuego)

★

Oficinas en Río Gallegos

CAMINOS Y VAN PEBORGH

en la Municipalidad. Todo el mundo estaba trabajando, y aún lo está, gratuitamente, desatendiendo sus propias ocupaciones y a veces sus propios pesos, para que la idea caminara hacia adelante. Con el poco capital que el instituto contaba se fueron adquiriendo materiales afines. Se fué perfeccionando la tarea administrativa y docente de la escuela. Así las cosas, se solicitó la adscripción a la Capital Federal directamente y por intermedio de la gobernación del Chubut, que, justo es decirlo, se interesó desde el primer momento por la suerte de la idea. Cuando el Ecxmo. señor presidente provisional de la Nación, don Eugenio Aramburu, visitó Comodoro Rivadavia, una comisión fué a entrevistarlo obteniendo las seguridades de su amplio apoyo para obtener la adscripción solicitada. Cuando llegó la inspección que mandaba el Ministerio de Educación de la Nación, estaba todo en perfecto orden y funcionamiento. Los informes fueron altamente favorables y la incorporación se otorgó. Así obtuvo su reconocimiento oficial la primera escuela secundaria de Sarmiento.

Más adelante, trabajando con entusiasmo y tesón, las cosas fueron cada vez mejor. La Municipalidad donó un terreno al lado de su propio edificio para construír el del establecimiento; la provincia, anticipó la suma de $ 80.000 m/n. más para las tareas de construcción sobre un monto que en principio llegaría a la suma de $ 240.000 m/n. A comienzos de 1958, ya casi sobre el margen de la iniciación de las clases, está pronto a darse comienzo a la obra de construcción con el capital enunciado y además con la cooperación de vecinos, profesionales y obreros de la zona, se inicia la inscripción para segundo año con la promoción obtenida el año anterior y también la de primer año con la nueva promoción de alumnos de las escuelas primarias. Ya no se trata de una idea que está en el aire sin apoyo ni calor popular. Ahora todos dan al establecimiento el lugar que se merece dentro de las instituciones de la población, máxime después de los brillantes exámenes que los alumnos han ofrecido al finalizar los cursos del primer año lectivo. El pueblo donó una medalla de oro para el mejor alumno que será entregada a quien se hizo merecedor de la distinción al dar comienzo las actividades escolares de 1958.

Yo rindo tributo de admiración y respeto a quienes desde todos los puestos, dentro y fuera de la escuela, hacen llegar su aliento moral y material a tan magnífica empresa, más hermosa aún porque sus destinatarios son los jóvenes, los adolescentes de hoy, hombres que mañana serán orgullo de este pedazo de suelo argentino, muchas veces olvidado y aún ignorado por sus propios compatriotas. Y para que sus nombres no se pierdan en el tiempo y alguien hojeando estas páginas, amarillentas ya por los años transcurridos; cuando los propios niños de hoy sean hombres y mujeres útiles gracias a lo que recogieron en las aulas de la escuela, quiero insertar la nómina de quienes desde un principio trabajaron y trabajan, desinteresadamente, por el bien común, que es un puesto de combate que no trae grandes honores y distinciones pero sí lleva satisfacciones muy grandes al alma de quienes en el anonimato hacen la verdadera grandeza de la patria.

PRIMERA COMISION DE ADMINISTRACION

Presidente: Don Atilano Acebes; Secretario: Don Roberto Rojo; Tesorero: Don Camilo Pérez; Vocales: Don Joaquín Moralejo, don Iván R. Armas, don Juan Berhens, don Eladio Martín.

PERSONAL DIRECTIVO Y DOCENTE

Director: escribano don Ernesto Aníbal Vek; vicedirector: farmacéutico don Juan Francisco Ricaud; ayudante de gabinete, Srta. Celia Ormachea; Profesores: Ing. Rodolfo Mouzet (C. naturales); Prof. Elvira del Carmen Miguens de Mouzet (francés); Prof. Elva H. López Volpe de Badiola (castellano); Prof. Enri Wolgang (inglés); Prof. Mariana F. de Tajes (geografía); Prof. Irma Elías de Varela (matemáticas); Prof. Juan Ricaud historia); Prof. Leonor Otero de Behrens (dibujo); Prof. Victoria R. S. Portscher (actividades prácticas); Prof. Marta Angélica Abait (E. democrática); Prof. Carlos A. Vek y Prof. M. Cuti de Antun (E. Física); Prof. Dolores Bruet (C. musical).

50 Años

Ha celebrado Mata Grande, tradicional establecimiento ganadero de la zona de San Julián

El señor Alder, administrador de "Mata Grande" y, para el caso de esta celebración, efusivo y gentil anfitrión de numerosos invitados, aparece rodeado por un grupo de señoras y caballeros. Entre otras personas, distinguimos a las señoras de Scott y Suárez y al señor Herbert Bateman.

Srta. Elena Fuhr, y señores Calderón y Patterson con otros invitados en un momento de la fiesta.

Un grupo juvenil en la fiesta de "Mata Grande", integrado por las señoritas de Novoa y Vidal y los señores Patterson, Jamieson y Cuestas.

Un grupo de asistentes a la grata fiesta con que "Mata Grande" celebró sus bodas de oro. Aparecen en la fotografía el Sr. Juan Clark y señora, Sr. John Scott y señora, Sr. Próspero Suárez y señora, señora de Jamieson, y otras personas.

Un simpático núcleo de jovencitas, y detrás los señores Victoria, Jones, Giacobbo, Patella y Alder.

Vinculada a la mejor tradición de la ganadería patagónica, la S. A. Ganadera Mata Grande ha cumplido cincuenta años de existencia. Su origen se remonta a la acción colonizadora, perseverante y evolucionista, de los hermanos Patterson, siendo en la actualidad y desde hace muchos años un magnífico establecimiento, exponente cabal del progreso alcanzado por las estancias del Sur argentino merced a la dedicación y el esfuerzo de sus pobladores.

El acontecimiento promovió la afluencia de múltiples notas de simpatía y amistad llegadas desde distintos puntos del Sur del país. La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, que mantiene con Mata Grande una estrecha amistad de toda la vida, pues ambas cumplen su cincuentenario en fechas vecinas y desde la partida han cultivado relaciones cordialísimas, le expresó sus plácemes con mensajes de sus jefes superiores y con un pergamino de la Sucursal San Julián y su personal.

Con una fiesta en el mismo establecimiento fueron celebradas las bodas de oro, de la que participaron alrededor de trescientas personas. En Amena charla, el señor Próspero Suárez reseñó la evolución de Mata Grande desde sus comienzos.

NOTAS DIVERSAS

CASAMIENTO

En la Capital Federal tuvo lugar el casamiento Kelez-Capdevila, pareja de Comodoro Rivadavia.

Títulos por lotes urbanos

La municipalidad de Comodoro Rivadavia procedió a la asignación definitiva de lotes urbanos a sus ocupantes precarios. Había en esa localidad un problema muy espinoso al respecto, y eran muchos los vecinos que siendo ocupantes de lotes desde hace muchos lustros, y habiendo construído en los mismos, se encontraban en una situación de grave precariedad. Por eso se estima que consulta una realidad muy plausible la decisión comunal de otorgar títulos definitivos de propiedad a las personas que arceditaron la ocupación de los lotes.

En una ceremonia cumplida recientemente se entregaron 114 lotes, y quedan aún para asignarse trescientos más. El acto produjo satisfacción, asistiendo al mismo el ex interventor federal capitán Sidders, que hizo entrega del primer título a un antiguo y meritorio vecino, don Juan Bautista Trevisán.

La fotografía que aparece en la parte superior registra, precisamente, el instante en que el capitán Sidders hacía entrega del título de referencia.

GRAN VINO
LA COLINA

★

AÑEJO TINTO

AÑEJO BLANCO

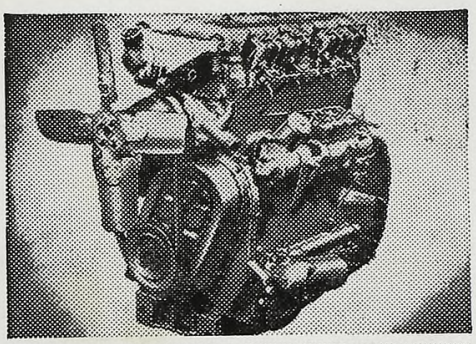
PINOT

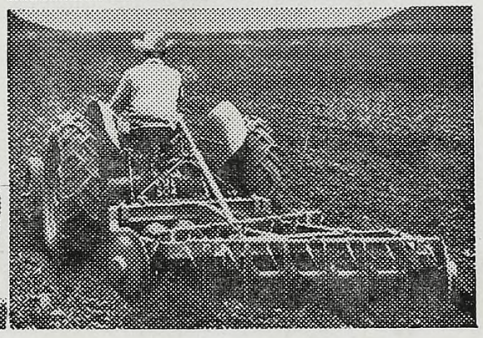
RUBI

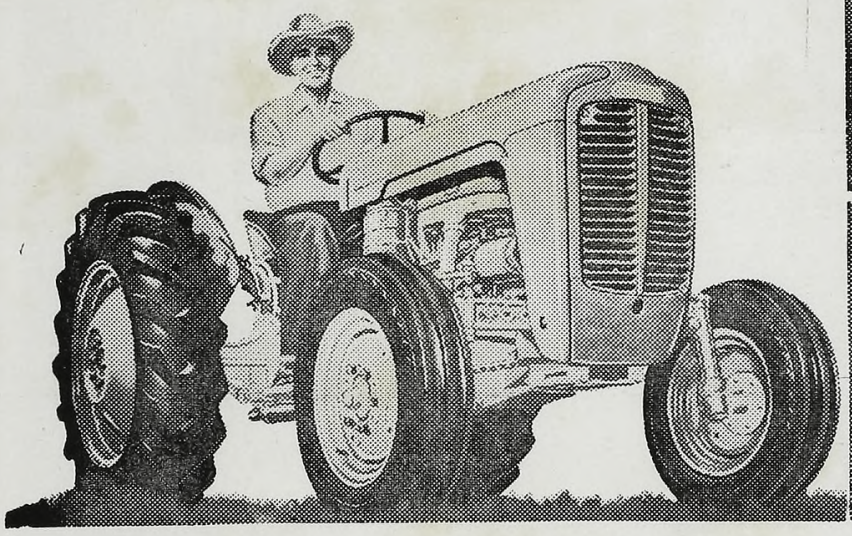
Primera comunión

Eduardo Ríos, de Comodoro Rivadavia.
(Foto Belgrano)

EL
ULTRAECONÓMICO
FERGUSON 35
CON MOTOR DIESEL







¡máximo rendimiento por hombre-hora!

Pruébelo con cualquiera de los casi 100 Implementos Ferguson de montaje directo o de tiro acoplado al extraordinario y único Sistema Ferguson, para apreciar la precisión de trabajo de este Tractor. Con la toma de fuerza mandada directamente por el motor o por la velocidad de avance del motor, se obtiene una mejor utilización de su potencia, mayor eficiencia de tracción y una definida economía. *Los propietarios de tractores Ferguson son nuestra mejor recomendación.*

- **Rápido arranque bajo cualquier temperatura.**
- **Relación de compresión aumentada, 20: 1.**
- **Mayor cilindrada, 2.258 cm. 3**
- **Nuevo Mecanismo de dirección, suave y eficiente.**
- **Soportes para montaje de implementos delanteros, traseros y laterales.**

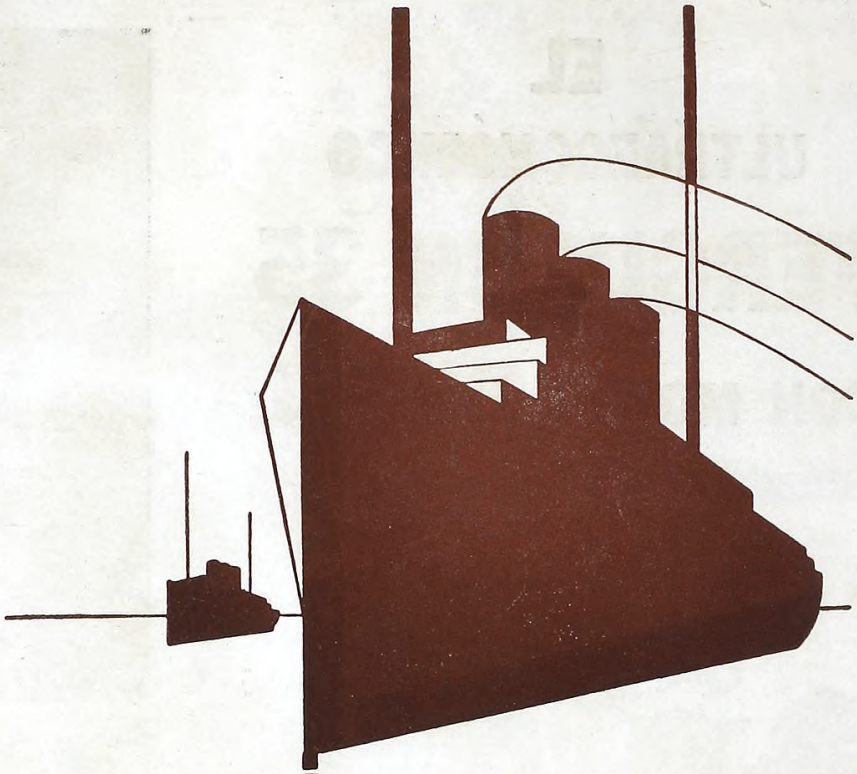
El motor de este Tractor ha sido diseñado para proveer mas fuerza con menos combustible. Con su excepcional torsión a velocidades relativamente bajas, se consigue una tremenda fuerza de arrastre—libre de marchas irregulares —con menos probabilidades de paradas al trabajar bajo cargas excesivas o inesperadas. Sus 37 HP proveen fuerza suficiente para las tareas agrícolas mas duras. Este Tractor le rendirá *mas trabajo para Ud . . . de forma mas fácil, mejor y mas rápida.*

- **6 velocidades de avance, 2 de marcha atrás (desde ½ Km. a 23 Kms. p.h.)**
- **Diferencial y piñón con engranajes cónico-eleicoidales.**
- **Dimensiones trocha; de 1,22 a 1,93 mts. Círculo mínimo viraje 4,88 mts.**

Informes, asesoramientos, demostraciones:

S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia

Talleres Gráficos "GADOLA" - 775 Rivadavia 785 - Buenos Aires



LINEA REGULAR DE NAVEGACION ENTRE LOS PUERTOS DE LA COSTA SUR Y BUENOS AIRES

Tradición y fidelidad al servicio de los cargadores patagónicos

CON LOS VAPORES

- ★ **JOSE MENENDEZ**
- ★ **ARGENTINO**
- ★ **ATLANTICO**
- ★ **ESTRELLA AUSTRAL**

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia