21 D
30.385/28

Argentina Austral

AÑO XXXI MARZO DE 1960 Nº. 341

DESCARGA EN RIO GALLEGOS

(FOTO JOSIFOVICH)

alados... animales y bien cuidados!

Velocidad en el transporte... protección para sus animales finos y para cualquier otro tipo de carga importante! Eso es lo que Ud. desea... y encuentra en el servicio de AUSTRAL, la empresa privada que dispone de flamantes aviones SUPER CURTISS 46 para solucionarle los más serios problemas de transporte de carga.

En un avión de AUSTRAL, Ud. puede transportar

9 equinos!...

9 vacunos

o 100 lanares!...

desde el punto más austral al más septentrional de América...

AUSTRAL

LA LINEA AEREA PATAGONICA

Compañía Argentina de Transportes Aéreos S. A. C. e I.
Leandro N. Alem 498
Diagonal Norte 543
T. E. 31-4583/7144/7570
3912 y 32-0374 - Buenos Aires

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. ! 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, es tan eficaz, segura y económica.

CREMA GAMATOX COOPER

A BASE DE "GAMMEXANE"

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

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

MAS LANA Y DE MEJOR CALIDAD!

alimente sus lanares con

forramez L y R·L

Acreciente la producción de sus lanares racionándolos con FORRAMEZ L y RL, que contribuyen a proporcionar a los animales un estado excepcional. Las extraordinarias fórmulas de FORRAMEZ L y RL contienen, en proporciones adecuadas, grasas, hidratos de carbono, proteínas fácilmente digestibles, vitaminas estabilizadas mediante un moderno procedimiento para conservar íntegro su poder vitamínico durante largo tiempo, y un complejo de sales minerales exclusivo - verdadero refuerzo gigante - que hacen de este alimento una ración

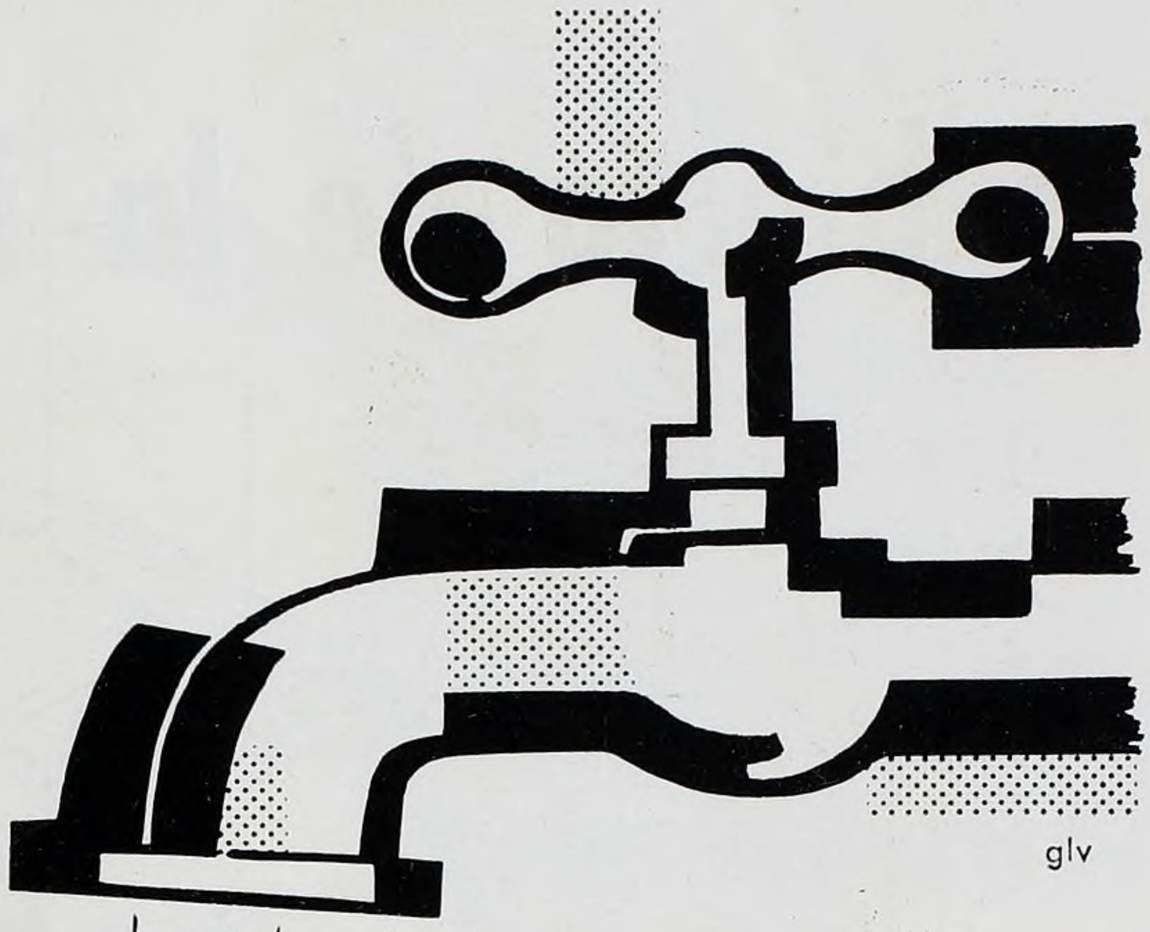
COMPLETA, ARMONICA Y ADECUADA

forramez L y R·L

SIMBOLIZA CALIDAD

MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

La vida rural depende del AGUA!

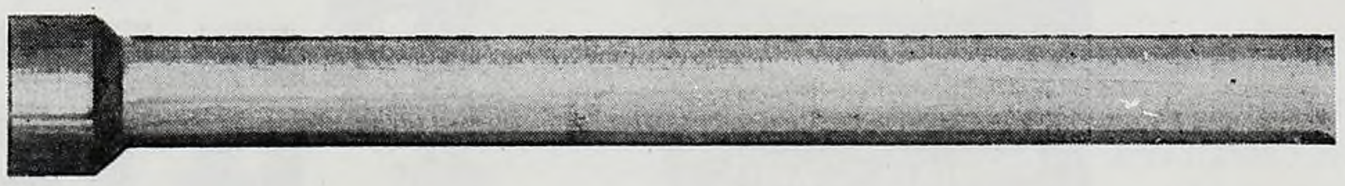


glv

Esa agua limpia y abundante que requieren tanto los habitantes como las plantas y los animales del medio rural, debe ser conducida por cañerías que no modifiquen sus características naturales y que se adapten, SIN PERDIDAS, a todos los accidentes del terreno.

Los caños MONOLIT 'Tipo Aguada' son los conductos más eficaces para lograr ampliamente todas las necesidades campesinas en el suministro de agua.

CAÑOS TIPO AGUADA MONOLIT



FABRICADOS POR *Monofort* DISTRIBUIDOS POR **TAMET**

A cubierto de la intemperie...

sus máquinas y construcciones agrícolas!

ESMALTE PARA MAQUINAS AGRICOLAS

INDUSTRIA ARGENTINA

PINTURA PREPARADA ANTICORROSIVA "AQUILES"

Preserve de la herrumbre a sus tractores, cosechadoras, trilladoras, etc., extendiendo sobre ellas la protectora capa de Esmalte para máquinas agrícolas "Pajarito" y las defenderá a la perfección en todas sus partes. Y para que sus tinglados, galpones, techos y cualquier clase de construcciones agrícolas de metal o madera se conserven siempre "sanas", como nuevas, a salvo de la intemperie, aplíqueles una "buena mano" de la moderna pintura preparada Anticorrosiva "Aquiles".

De extraordinaria elasticidad, no se agrieta, no se raja, ni se ampolla. Viene en 11 atractivos colores: blanco, negro, gris, gris plata, teja, verde, verde nilo, verde colonial, colorado, bermellón, aluminio.

Pajarito

TRADICION EN PINTURA

GOODLASS, WALL & CIA. (Argentina) Ltda. S.A. Avda. Belgrano 1477 - Bs. Aires

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

AÑO XXXI **Nº 341**

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Registro de la propiedad intelectual Nº 608284.

Avenida Presidente Roque Sáenz Peña 547 - *Buenos Aires*

MARZO DE 1960

SUMARIO

6 — *Viaje al Sur del ministro de Economía.*

9 — *Signo de victoria. Es un gran paso hacia el autoabastecimiento de petróleo el oleoducto de Colonia Sarmiento a Caleta Córdova.*

10 — *RAUL A. ENTRAIGAS. — Un apellido patagónico.*

13 — *Caminos para promover las economías regionales.*

15 — *Soluciones en marcha para dotar de agua potable a Comodoro Rivadavia y San Julián.*

16 — *Un pasaje en la vida de Carlos Gardel. — Don Domingo Viera. — Bibliografía: "Magallanes y Canales Fueguinos", libro de Alberto M. de Agostini.*

18 — *1.500 kilómetros a remo por el Chubut.*

19 — *Banco de la Provincia de Chubut en Esquel.*

20 — *BALBINO MACHUCA. — Los indios roban caballos a los colonos.*

21 — *Nuevo muelle en Río Gallegos.*

22 — *Las comunicaciones alámbricas y radiales. El plan en desarrollo beneficia diversas zonas de la Patagonia.*

23 — *Primer congreso patagónico de medicina.*

24 — *Chubut le pone el hombro al dique Ameghino.*

27 — *Medidas para la promoción de industrias.*

29 — *Adrián de Gerlache de Gomery.*

30 — *SEGUNDO MARCOPOLO. — Memorias de un viajante.*

31 — *Rompehielos "Glacier".*

33 — *CARLOS FEDERICO ROSENTHAL. — Provisión de agua al aeródromo de Trelew..*

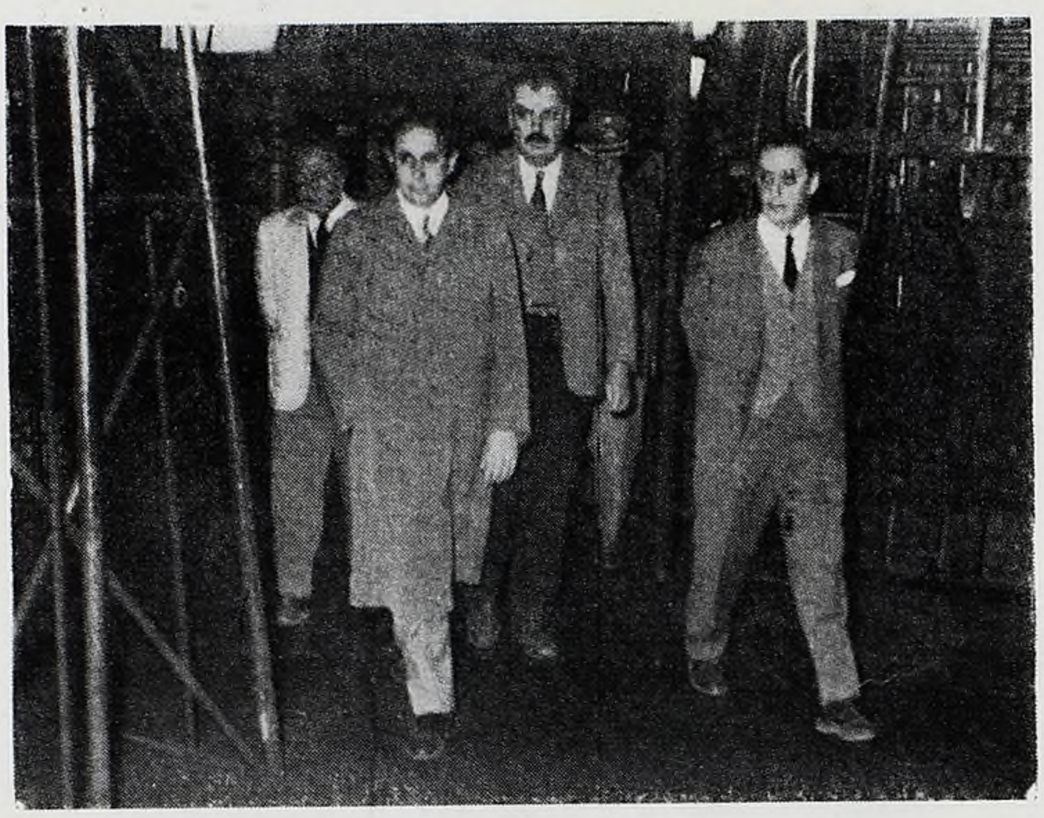
35 — *Patagonia al día.*

36 — *Notas gráficas diversas.*

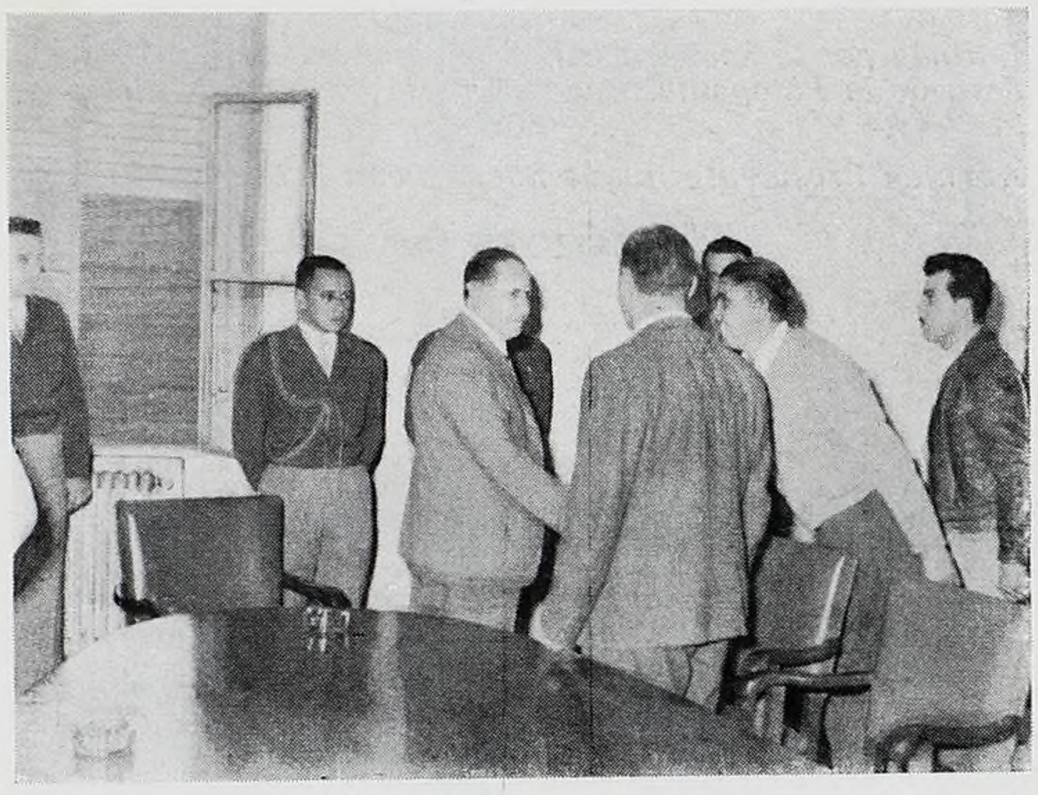
37 — *TEODOMIRO MORALEJO. — El desbarajuste familiar y menudencias lingüísticas.*

38 — *Radicación industrial en Deseado. Contrato firmado entre la provincia de Santa Cruz y Texas Butadiene y Chemical International Ltda.*

EN RIO TURBIO



Acompañado por funcionarios de Yacimientos Carboníferos Fiscales, el ingeniero Alsogaray recorre las instalaciones de la usina vieja del Turbio, cuya capacidad es de 1800 kilovatios.



En la sala de audiencias del administrador del yacimiento de carbón, el ministro de Economía fue saludado y conferenció con los miembros del Sindicato de Trabajadores del Estado, zanjando un amago huelguístico por falta de pago de la retroactividad del último ajuste salarial.

Para informarse si en aquella latitud los trabajadores pueden surtirse sin dificultades de comestibles, ropas, etc., visitó establecimientos que allí funcionan. En la fotografía aparece en el local de "La Anónima" cambiando impresiones con el gerente, señor Merayo.

VIAJE AL SUR DEL MINISTRO DE ECONOMIA

EL Mayor interés había concitado en las provincias australes el viaje del ministro de Economía e Interino de Trabajo y Seguridad Social. El ingeniero Alvaro C. Alsogaray acompañó con otros ministros y funcionarios al presidente Frondizi a Bariloche con motivo de la visita que a la región de los lagos andinos realizó el general Eisenhower. De allí voló a Tierra del Fuego en unión del secretario de Industria, doctor Carlos Juni, del subsecretario de Energía, ingeniero Salvador San Martín, del delegado presidencial en Agua y Energía, ingeniero Vicente N. Branca y de los presidentes de los bancos de la Nación e Industrial, señores Jorge Robirosa y Ricardo Pasman.

De Río Grande emprendió el retorno con escalas en Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Trelew y Bahía Blanca y breves incursiones a los yacimientos petrolíferos de Río Turbio, sectores de explotación petrolera en el golfo San Jorge y dique Florentino Ameghino. En su recorrida tomó conocimiento visual de situaciones y cuestiones patagónicas y pudo considerar, mano a mano con gobernantes y pobladores, diversos problemas que vienen debatiéndose sin solución de continuidad y que quizá ahora la tengan. Remitimos la razón de la esperanza contenida en el "quizá" a la expresión del ministro en Río Gallegos, de que es más útil ver y tocar los problemas y no tener que analizarlos a través de los papeles y de los expedientes, donde muchas veces no es fácil formarse juicio, ("de la influencia que tiene el viento patagónico, por ejemplo, sobre un problema determinado, ese viento no se siente a través de los expedientes y hay que venir a verlo y tocarlo para darse cuenta lo que es trabajar y vivir en determinadas condiciones"; del discurso en Río Gallegos).

Allá en el Sur se acordó importancia singular a esta visita, explicable por la influencia hegemónica que se le asigna a la actividad del equipo económico que el ministro encabeza sobre la actualidad argentina y porque las cuestiones pendientes que afectan a la Patagonia todas tienen alguna vinculación con el plan de estabilización y desarrollo. Desde otro punto de vista menos ortodoxo pero igualmente válido para el deber informativo, cabe señalar que como el ingeniero Alsogaray es, en nuestro país, la personalidad nacional de este tiempo sobre la que se enfocan todos los oculares de la atención y la curiosidad, su paso por las provincias australes tenía que resultar notorio y dejar despierta la espectativa, que ha quedado, a la espera de las resoluciones de gobierno, que seguramente habrán de tomarse, como resultado de su contacto personal con los problemas y asuntos que, de algún modo, se ligan con su acción ministerial.

Hombre aguerrido, franco y rotundo en sus expresiones, el ministro no rehuyó en ninguna parte la ocasión de informarse cabalmente de lo grato y de lo ingrato, de lo que era un aplauso o afirmaba una crítica, ni fue reticente en el cambio de ideas y estuvo presto a discutirlas también, con una sola excepción, en Trelew, donde expresó a los industriales textiles que había llegado para captar nuevos argumentos, si los había, y no para discutir las franquicias a la importación de materias primas sintéticas, aunque fue drástico al declarar en rueda de comerciantes e industriales que solamente dos razones han impedido hasta ahora "que no le hayamos pasado la esponja a este régimen del paralelo 42", una, por ser consecuencia de una ley y la otra que ha creado fuentes de trabajo.

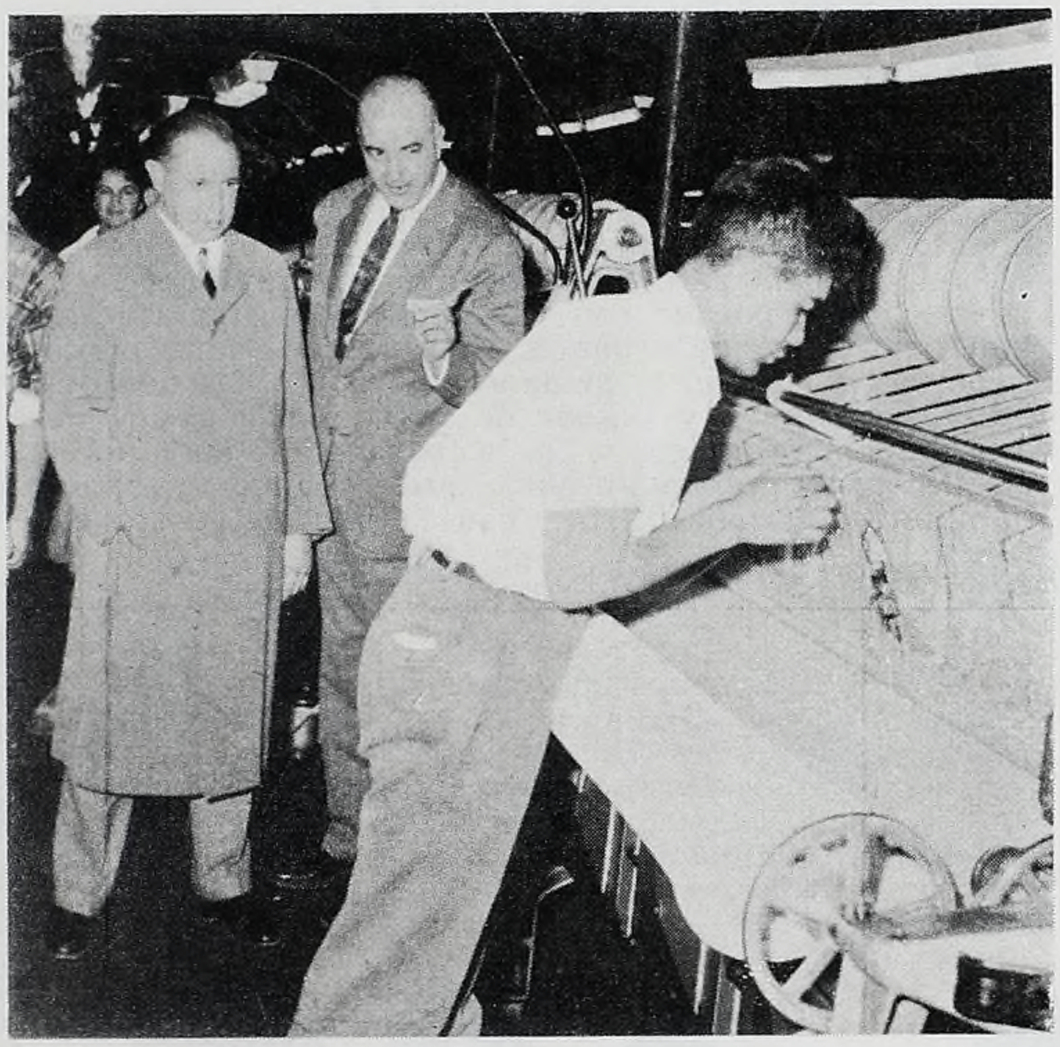
Sus contactos han sido con todos los gobernantes, con muchos funcionarios técnicos, con estancieros, que no han vendido sus lanas pero igual deben pagar impuestos, a los que alertó contra la especulación (los productores

VISITO LOS CENTROS DE PRODUCCION MAS IMPORTANTES

auténticos, indicó, deben negociar sus productos en función de los factores normales, es decir, al precio internacional basado en el valor del dólar, alrededor de 83 pesos, porque si retienen sus cosechas y especulan, se van a equivocar); En Río Turbio conferenció con obreros y dirigentes gremiales, siendo notorio que contuvo un probable conflicto laboral, pues la falta de pago por retroactividades y ajustes de sueldos tenía intranquilos a los obreros y dispuestos a recurrir a la huelga como forma aguda de protesta; otros contactos fueron: con obreros de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que aspiran a transformarse en propietarios de las casas que habitan; con comerciantes, industriales, dirigentes sindicales, etc.

•

Abordó temas tan espinosos como la prohibición para el paso de automotores al norte del paralelo 42, que hayan sido importados al sur de aquel bajo el régimen de franquicias aduaneras, sugiriendo que tal vez podría resultar solución adecuada la autorización para nacionalizar



En comodoro Rivadavia, el ministro de Economía observa el funcionamiento de una moderna maquinaria que industrializa la materia prima importada. En todo el país son conocidos ya los artículos textiles que se fabrican al sur del paralelo 42, en los que trabajan permanentemente 1500 obreros de ambos sexos.

En la planta de carga del carbón, en Río Gallegos, el ministro de Economía y el gobernador de Santa Cruz, escuchan atentamente las explicaciones del gerente de comercialización y transporte de Y. C. F., señor Enrique Guarrochena, sobre la capacidad de rendimiento de los elementos disponibles, que podrán cargar hasta un millón de toneladas al año.

los vehículos, cobrando a los usuarios los recargos e impuestos proporcionales a la fecha de entrada al país.

•

En Río Gallegos, primera escala en el viaje de retorno, el ministro se hizo asesorar detenidamente sobre el sistema de embarque de carbón y posibilidades que ofrece el muelle para intensificar la operación de carga. Los técnicos portuarios y de Yacimientos Carboníferos Fiscales afirmaron que las instalaciones del puerto y los elementos mecánicos disponibles, una vez que se haya completado el programa de ejecución, pueden permitir la carga de un millón de toneladas al año, cantidad que podrá ser transportada desde la mina sin recurrir a nuevos métodos, pues para esa capacidad bastaría el "ferrocarril industrial". La cifra señalada concuerda con el índice-meta que se ha fijado el gobierno, que aspira a obtener, precisamente, un millón de toneladas de carbón anualmente, para lo cual se encuentra en Francia comprando maquinarias con créditos ya concedidos el ingeniero Delacre, director de la empresa carbonífera estatal. Esas máquinas estarán destinadas a una mayor extracción de mineral.

•

Otro aspecto, referido al transporte del carbón, que se comentó durante la presencia del ministro en Río Galle-

En unión del ingeniero Bucela, jefe del sector Cañadón Seco de Y. P. F., y de varios técnicos, el ingeniero Alsogaray recorrió parte del poderoso "flanco sur". La fotografía fue tomada durante la visita al campamento de una de las empresas americanas que operan en esa región. El guanaco, representación de lo más genuino de la fauna autóctona austral, se ha aquerenciado en el campamento, en el que ya es una figura permanente y una nota de simpatía.

gos, es la propuesta de Chile para embarcarlo por Puerto Natales. Al llegar el ingeniero Alsogaray a Río Turbio, se supo que en el puerto chileno mencionado era aguardado por altos funcionarios de la provincia magallánica, pero no pudo concurrir por la premura del tiempo. En Río Gallegos se considera que desviar la salida del carbón del Turbio a Puerto Natales significará una evasión de importantes sumas por jornales y otros conceptos que ahora favorecen a la economía santacruceña.

●

Siendo el objeto del viaje tomar conocimiento personal de los trabajos y problemas relativos al petróleo, gas, carbón y otras industrias, de Río Turbio, donde recorrió galerías y demás dependencias y conferenció con delegados obreros, se trasladó a Comodoro Rivadavia. Realizó detenida visita a la zona de trabajo extractivo en Cañadón Seco y la planta compresora de Gas del Estado, formándose el concepto de que YPF y su personal "merecen el reconocimiento de la Nación".

●

Comodoro Rivadavia tiene dos problemas al rojo vivo. El puerto inconcluso y la falta de agua para consumo doméstico. Sobre el primero de esos temas, expresó el ministro que escapa a su jurisdicción y recién comenzará a opinar sobre el puerto cuando le sean requeridos los fondos para proseguir los trabajos. En cambio, el caso del agua potable exige una solución rápida y a fondo, porque está frenando el progreso local. Desde su esfera prestará el máximo apoyo para que se ejecuten las obras fundamentales.

●

En Trelew y Puerto Madryn esperaba al ministro la cuestión tan debatida y siempre postergada de las industrias montadas al amparo de las franquicias acordadas por el régimen del paralelo 42. El núcleo industrial más numeroso que reconoce aquella iniciación está radicado en esa zona y sus representantes tenían interés en hacerse escuchar. No se quedaron con el deseo, si bien no hubo polémica. Si existía ánimo para promoverla no sabemos, pero lo cierto es que el ministro cortó cualquier intención con aquella declaración de que no concurría a un debate sino a una reunión en la que aseguró que será justa y equitativa la solución del problema de la industria. Los datos que le fueron aportados son realmente importantes: plantas industriales montadas en Chubut bajo el amparo del régimen ya aludido, 53, ocupan 1500 trabajadores que perciben en conjunto por mes alrededor de $ 9.000.000. Las empresas radicadas en Trelew son 24 con un capital en giro de $ 325.272.000, tienen propiedades por valor de $ 22.553.000, maquinarias por $ 120.804.402.30 y una producción que alcanza anualmente a $ 504.583.573.32.

Cuando se dicte la resolución que ponga fin al problema tan controvertido entre los industriales del norte y del sur, serán respetados los derechos adquiridos y las fuentes de trabajo. Tal la afirmación del ministro.

●

En el viaje de Comodoro Rivadavia a Trelew practicó el avión un descenso en el dique Ameghino para visitar la represa en construcción. Fue asesorado sobre las dificultades que se oponen a la activación de los trabajos y quedó entendido que si el gobierno aportara veinte millones de pesos por mes, el dique se concluiría antes de dos años. Terminada la visita, los viajeros cambiaron de avión, pasando a una máquina Aerocomander LQ-SXT, propiedad del Banco Industrial, que piloteada por el ingeniero Alsogaray condujo a toda la comitiva a Trelew. En Rawson suscribió el acta sobre construcción del dique, documento que resulta una vigorosa afirmación de propósitos ejecutivos. (Ver página 24).

●

Consideramos que el viaje ha sido provechoso: para el ministro, porque ha podido verificar, sobre el terreno, los hechos conocidos a través de la actividad observada, imponiéndose de los detalles que hacen al mejor conocimiento de los problemas y que luego resultan de ponderable importancia para dictar soluciones equilibradas; para la Patagonia, porque con la simple y cotidiana realidad han puesto sus gobernantes y pobladores, ante el juicio sagaz del visitante, la evidencia de que allí todos tienen impulsos propios y deseos de prosperar, sin devanarse con pequeños problemas. En la Patagonia —pudo apreciar el ministro— impera un norte que es común a todos sus habitantes: trabajar firme, con la mirada puesta en el futuro.

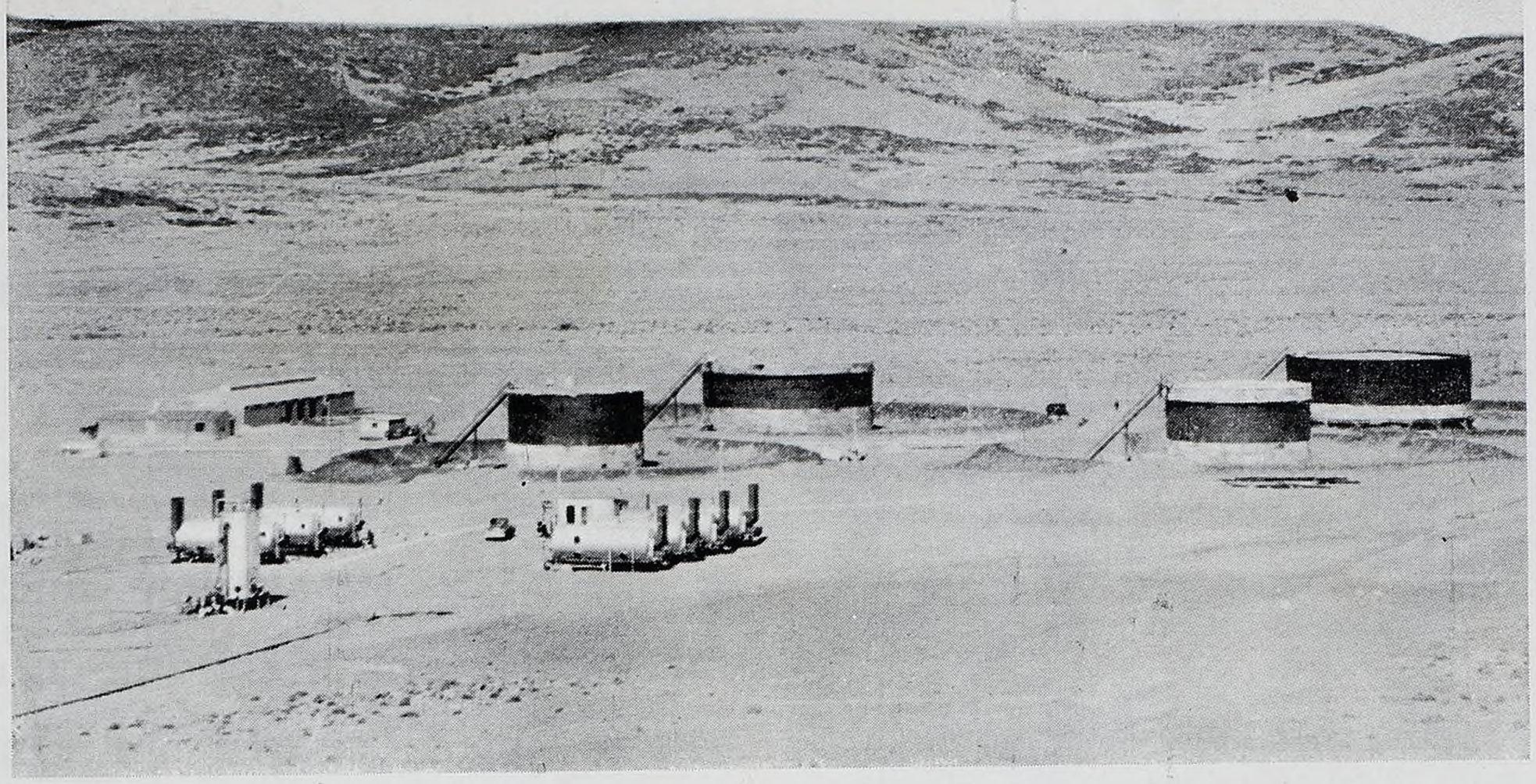
CERVEZA

Quilmes

IMPERIAL

La cerveza
DEL GUSTO
DIFERENTE

EMPRESAS - QUILMES S. A.



Estaciones de bombeo y otras instalaciones en Cerro Dragón, correspondientes al oleoducto construído por Pan American Oil Argentina para evacuar el petróleo de su producción entregándolo a Y. P. F. en Caleta Córdova.

SIGNO DE VICTORIA

Es un gran paso hacia el autoabastecimiento de petróleo el oleoducto de Colonia Sarmiento a Caleta Córdova

HEMOS visto físicamente representada en todo su vigor dinámico la acción de ganarle tiempo a las horas. Hombres y máquinas, fundidos en un ritmo intenso y continuado, han cumplido la prueba admirable que significa el tendido de un oleoducto desde Colonia Sarmiento hasta los depósitos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Caleta Córdova, 135 kilómetros de longitud, venciendo los obstáculos de una topografía accidentada, en menos de medio año. Este oleoducto será inaugurado oficialmente el 9 de abril, pero ya se encuentra en funcionamiento y bombea diariamente una buena cantidad de crudo. Inició su bombeo a la 0 hora del 20 de marzo, en Cerro Dragón, y llegó el petróleo a Caleta Córdova a las 15.30 del mismo día.

En el contrato suscripto en julio de 1958 entre Yacimientos Petrolíferos Fiscales y Pan American Oil Company, se comprometió esta última a construir un oleoducto para poder entregar el producto de su trabajo extractivo eliminando el costoso e incómodo transporte por automotores hasta el cargadero ubicado a 20 kilómetros de Comodoro Rivadavia. Adelantándose a la fecha señalada por el convenio, Pan American comenzó los trabajos en el mes de septiembre con la incorporación de elementos mecánicos de alta eficiencia traídos de los Estados Unidos.

La obra se extiende a través de 135 kilómetros desde el sector denominado Anticlinal Grande (Colonia Sarmiento), pasa por Cerro Dragón y llega a los depósitos del embarcadero. El primer tramo de 69 kilómetros ha sido realizado con cañerías de acero de 12 ¾ pulgadas de diámetro y el segundo tramo de 71 kilómetros con caños de 14 pulgadas; para la recolección del crudo se tendieron ramales satélites de ocho millas con caños de 10 pulgadas y 17 millas de caños de 6 pulgadas. Cuenta el sistema con dos estaciones de caldeo y el petróleo sale de la estación de bombeo instalada en Cerro Dragón, calentado a 150 grados farenheit. Los tanques instalados tienen capacidad de 3117 metros cúbicos en Anticlinal Grande, otro de 3175 y uno adicional de 1587 en Cerro Dragón.

El oleoducto corre en toda su extensión a un metro de profundidad bajo tierra. Su construcción, pues, ha requerido el zanjado de 132 kilómetros, colocación de los caños, soldadura en las uniones, prueba de resistencia, conexión con los tanques de almacenamiento, ramales, etc. detalles que en su simple y concisa enumeración destacan y certifican que se trata de una realización de proporciones. Para llevarla a cabo en tan corto tiempo ha sido necesaria la conjugación de eficacia humana, precisión mecánica y experta dirección.

Todos esos factores han estado reunidos para esta obra. La Pan American importó material mecánico poderoso, moderno, de gran rendimiento. Vimos operar a una maquinaria dócil a la mano conductora, que zanjaba la tierra a la profundidad deseada a una velocidad de paso de hombre. Con eso, y el aporte de un personal vigoroso en el trabajo, ha podido hacerse el oleoducto que, si como elemento económico representa un gran avance hacia la solución del autoabastecimiento de petróleo, como demostración de eficacia en el trabajo y elevada calidad constructiva es asimismo un triunfo.

Su costo asciende a 6.000.000 de dólares, y podrá transportar unos 5.500 metros cúbicos de petróleo por día durante el año actual, pero cuando las necesidades sean mayores y aumente la producción, la capacidad de bombeo instalada permitirá entregar cantidades aún superiores, hasta 8.000 metros cúbicos diarios.

Cabe añadir que el oleoducto ha sido construído con ese margen de previsión, porque la Pan American acrece cotidianamente sus índices de producción y el año próximo alcanzará un aumento considerable en sus entregas a Yacimientos Petrolíferos Fiscales. En la actualidad, las entregas que realiza ascienden a tres mil metros cúbicos diarios y para fines de 1960 completará aproximadamente 5.500 metros cúbicos por día.

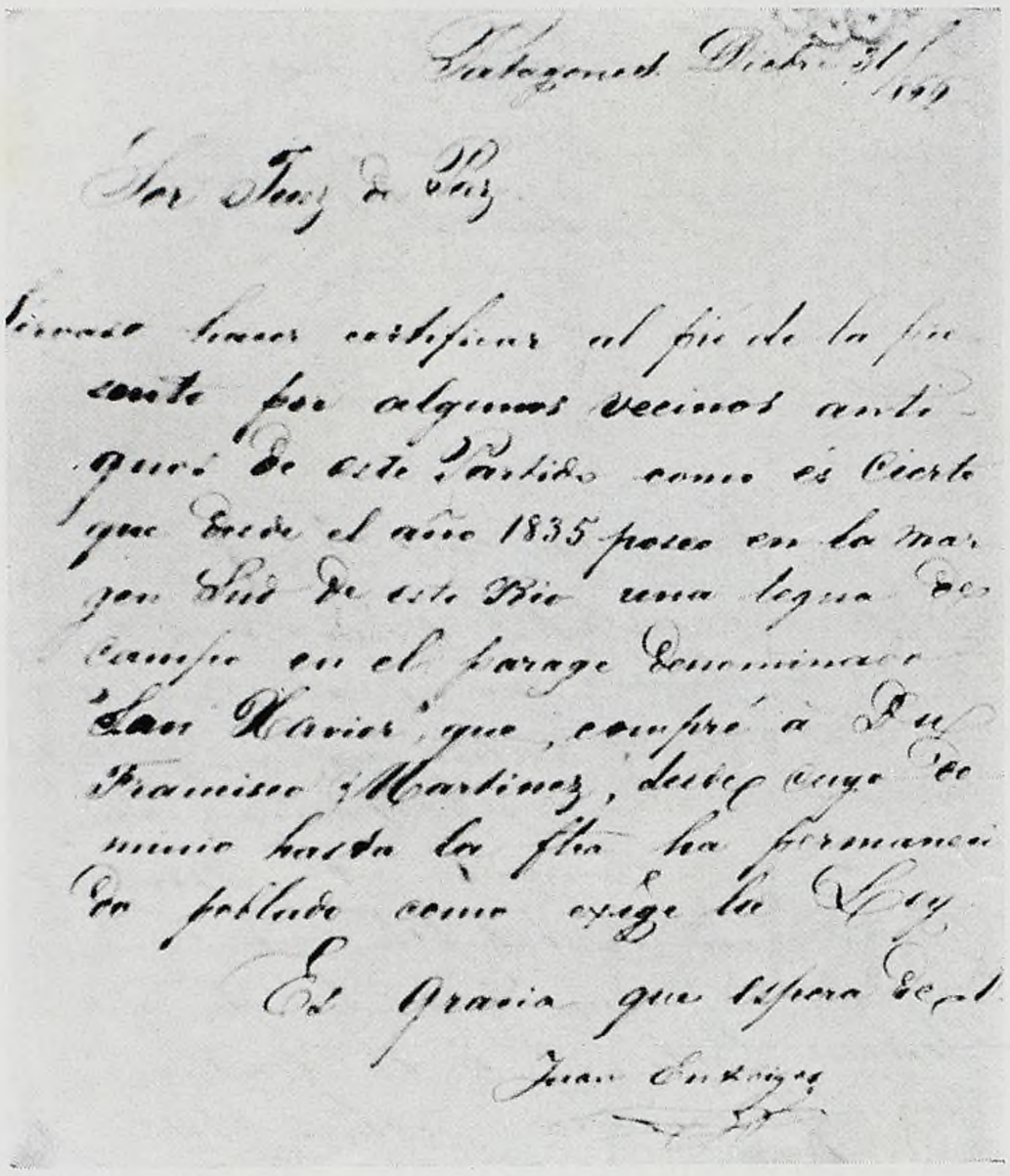
En Caleta Córdova, los buques tanques de Yacimientos Petrolíferos Fiscales disponen de las instalaciones adecuadas para "succionar" el petróleo de los depósitos. Es un lugar tranquilo, el más reparado de todo el turbulento mar del golfo San Jorge, y donde siempre tienen los marinos un margen mucho mayor de posibilidades para operar sin los apremios a que suele someterlos el océano en el frente marítimo de la ciudad de Comodoro Rivadavia.

El contralor del petróleo que bombeará la Pan American hasta los grandes depósitos de Caleta Olivia y posterior embarque, será hecho mediante un moderno dispositivo automático de medición, instalado por la misma empresa y cuyo costo ascendió a 100.000 dólares. Ha sido traído de los Estados Unidos.

UN APELLIDO PATAGONICO

por RAUL A. ENTRAIGAS

Mientras nos pone al cabo del proceso de "patagonización" que se operó con su apellido, nuestro colaborador demuestra que en este país se puede ocupar un campo fiscal durante 125 años, sin lograr el título de propiedad.



Carta de don Juan Entraigas al Juez de Paz de Patagones en 1866, para que certifique mediante el testimonio vecinal su efectiva y antigua radicación en la zona.

NO hay muchos apellidos patagónicos autóctonos. Namuncurá y Painefilu entre los araucanos, Orkeke y Petingol, entre los tehuelches y otros que al extinguirse los indios que el tiempo ha barrido de la sobrehaz de la Patagonia, todavía resuenan en el Sur; son, en realidad, pocos. De los apellidos, diríamos, importados, creo que el más auténticamente patagónico es el nuestro. Veamos:

DE PARIS A SAN JAVIER. — En 1824 llegaba al valle de Río Negro un francés, nacido en París, de aristocrática (1) ascendencia y, sin duda, muy aventurero. Se llamaba Jean Antoine Entraygues. Se necesitaba ser aventurero para arriesgarse a sentar sus reales en la Patagonia en 1824. En esa época en el valle del río Negro sólo había indios, tolderías y ganado. Pero el joven (había nacido en 1799) Jean Antoine se vino. De Buenos Aires, en un velero llegó a Río Negro. Y el valiente francés se afincó en San Javier, un villorio que dormía su paz campesina en el valle rionegrino desde que fuera, en el siglo XVIII, en tiempos de Francisco de Viedma, guardia y fortín contra los malones.

El 10 de enero de 1827 Entraygues contrae matrimonio, en Carmen de Patagones, con María Francisca Otero, nieta de Angel Otero, uno de los fundadores del "Carmen" o "Fuerte de Río Negro".

COMIENZA LA EVOLUCION. — Cuando el francés se presentó al párroco del lugar, el buen P. Manuel Vara, (que sin duda sabía tanto de francés, como yo de la lengua de Mahatma Ghandi), escribió muy suelto de cuerpo: Juan Antonio *Antruegue*. Se ve que nuestro bisabuelo pronunció su apellido correctamente en francés y el párroco escribió como Dios le dió a entender... La esposa era, como dijimos, María Otero, de 20 años de edad, e hija de Esteban Otero y de María Ignacia Calvo.

De ese modo, ya el año 1827 comienza a alterarse nuestro "nom de famille". Pero el P. Vara nos da un dato interesante. Pone: "natural de París". Todos los demás párrocos escribirán siempre "de nación francesa".

Del matrimonio Entraygues-Otero nació Aniceto Félix, que, creo, sea el primogénito. Nació el 17 de abril de 1831 y cuando lo bautizó el cura del lugar, don Mariano de la Cruz Pérez de Tezanos, introdujo otra variante en nuestro apellido. Lo asentó: Aniceto Félix *Entraydes*.

Su segundo hijo fue nuestro abuelo paterno: Benigno, que nació el 24 de enero de 1833. Y cuando lo bautizó el P. Manuel de la Hoz, lo escribió como firmamos nosotros: *Entraigas*.

"El francés" tenía esclavos. Yo he alcanzado a conocer a un anciano negro africano a quien llamaban Barcala y que llevaba nuestro apellido. Pues bien: ese mismo año 1833 el Cura de Carmen de Patagones bautiza a un "negro liberto" y lo anota así: Luis *Astraigas*. Y el mismo P. Manuel de la Hoz, cuando en 1836 inscribe en los registros a la primera mujer hija de Jean Antoine, la asienta de este modo: Catalina del Carmen *Entraygas*.

Cuando en 1836 se casaron dos negros africanos, sin duda esclavos de don Juan Antonio, el P. Pedro Luque los registra en el libro de matrimonios con "y" y suprimiendo la "s": *Entrayga*. Y cuando nacieron las otras hijas del "francés": Prisca de la Purificación, nacida el 18 de enero de 1838, y Nicolasa Claudina, nacida el 10 de setiembre de 1839, el P. Pedro Luque insiste en escribir: *Entrayga*.

VIAJE A SUS LARES. — En 1846 viajó don Juan Antonio a su patria. Regresó en el mes de noviembre. Como don Juan Manuel de Rosas no era muy afecto a los franceses, con quienes se hallaba en guerra, nuestro bisabuelo tuvo que hacer visar su pasaporte de regreso en Río de Janeiro. Conservamos ese pasaporte como pieza histórica rara y querida, enmarcado en un cuadro. Bajo el escudo de Francia se lee: "PASSE-PORT. Légation de France au Brésil. Nº 361. Signement. AU NOM DU ROI DES PRANCAIS. Nous, Ministre Plénipotentiaire de France au Brésil, etc., etc., etc. prions M. M. les officiers civils et militaires de laisser passer librement Mr. JEAN ANTOINE ENTRAIGUES, né a..... (¡lástima grande que no han consignado el lugar de nacimiento!) demeurant en Patagonie (así, como si la Patagonia fuera un pueblecito de tres al cuarto...) a 60

(1) Nadie vea en este adjetivo un intento, magüer utópico, de reivindicar para nosotros títulos nobiliarios ni absurdas aspiraciones a sangre azul. Estamos muy cómodos con la modestia de nuestra posición social. Pero siempre corrió por la tradición familiar que nuestro bisabuelo era de la nobleza. Quizás, por eso, siendo segundón, como el padre de Hipólito Yrigoyen, emigró de su patria. Le oí narrar varias veces a una anciana descendiente del "francés", doña Sara Dasso, que las dos veces que estuvo en Francia, allá no la llamaban Entraigues, sino d'Entraigues. Y que cuando estuvo en Versailles, le hicieron "el saludo propio de la nobleza". Ignoro cuál será ese saludo. Pero resulta donoso que en Francia a una muchacha patagónica le hicieran requiebros versallescos.

lieues environ de Baia Blanca (¡la única referencia!) oú il a un établissement d'agriculture et y retournant a bord du navire Dauvin Zephir, allant en Patagonie, de lui donner aide et protection en cas de besoin. Le présent Passe-port valable pour... a été délivré sur connaissance de la personne. A Rio de Janeiro le 1er. novemvre 1846. Pour Monsieur le Ministre Plenipotentiaire de la France, le Chancelier de la Légation. Hay un sello). Le chancelier de la Légation, (fdo) Th. Taunar".

En este pasaporte don Juan Antonio figura como *Entraigues*. Pero su verdadero apellido puede ser *Entraygues*.

¿CON "I" O CON "Y". — Entre nosotros, los hombres dan nombre a los pueblos: San Martín, Viedma, Cipolletti, etc. En cambio, en Europa son los pueblos los que dan nombre a los hombres: los *Còrdoba* se apellidan así por ser oriundos de esa ciudad, los *Palermo* por provenir de esa ciudad italiana y los *Boulogne* por ser originarios de esa ciudad francesa. Del mismo modo, tengo para mi que Jean Antoine Entraygues (o Entraigues) debe su apellido a alguna de las poblaciones así denominadas. Hay en Francia dos con "y" y dos con "i". Las dos ENTRAYGUES: a) pueblo y cantón del departamento de Aveyron, distrito de Gipalion. Tiene unos 2.000 habitantes y una iglesia muy antigua, y b) ENTRAYGUES, población y municipio del departamento de Isère, distrito de Grenoble, cantón de Valbonnais, junto a la confluencia del río Bonne con el Malsanne. Está a 750 mts. de altura y al pie del monte Vet. Tiene 600 habitantes y una fábrica de tejidos.

Las dos poblaciones llamadas ENTRAIGUES son: a) un pueblo y municipio en el departamento de Puy-de-Dôme y b) existe otro ENTRAIGUES-SUR-LA SORGUES que es un pueblo y municipio del departamento de Vaucluse. Sorgues es un afluente del río Ródano.

Por lo tanto, si fuéramos a averiguar si nuestro apellido primitivo es ENTRAYGUES o ENTRAIGUES, nos veríamos también en figurillas...

SIGUE EL DESTROZO... -- Ya en 1843 encontramos curas párrocos italianos en Carmen de Patagones. Estos, claro, comienzan por rebanarle la "s" a nuestro asendereado apellido. El 13 de julio de ese año, el P. José Nicolás Acquarone despcsa a "Joaquín *Entraiga*, paisano, natural del Africa, con María Valentina Paz". El P. Acquarone siempre escribió en esa forma nuestro denominativo. Así, cuando el 4 de mayo de 1853 bendice el matrimonio de Vicente Dasso con Catalina del Carmen, la primera hija del "francés", escribe su apellido suprimiendo la "s".

En cambio, el P. Miguel Marchiano, italiano también, escribe unas veces con "s" y otras sin ella. Por ejemplo, cuando se casa Manuel *Entraiga*, de color negro, natural de Africa, con Bibiana Crespo, de color negro pardo, natural de Buenos Aires", registró nuestro apellido sin "s". En cambio, cuando el 18 de diciembre de 1855 desposa a "Juan Iribarne, de color blanco, natural de Francia, hijo de Juan Iribarne, de 22 años de edad, y de condición negociante" "con Candelaria *Entraigas*, natural de este destino, de color blanco, hija de Juan Entraigas, de 17 años de edad"... lo escribe con "s".

Este buen P. Marchiano era fatal para los apellidos. Cuando en 1858 casa a un negro, Juan José Barnes con otra Candelaria, escribe nuestro denominativo como nosotros; pero cuando el 24 de marzo de ese año 58 anota el matrimonio de nuestro abuelo Benigno, de 25 años con Eloísa León, de 14 años (sic), lo escribe *Entragas*. Luego corrige, en el margen y lo hace escribiendo: *Entraygas*.

Y esta forma gráfica, con "y", perdura bastante. En 1869, cuando el párroco Cirilo Ostilio casa a Manuel con Leonarda Machado, sigue escribiendo Entraygas. Y el P. José María Blasco, cuando en 1875 bendice el matrimonio de Juan Landi, con Ceferina, lo anota también *Entraygas*.

OTROS INTERROGANTES. — El P. Blasco fue quien registró la defunción de Jean Antoine. Falleció el 18 de diciembre de 1873 a los 74 años de edad, "de inflamación al hígado". Dice además que está "domiciliado en el cuartel del sud" y que "recibió los sacramentos de la penitencia, comunión y extrema-unción". Y añade un dato desconcertante. Dice que era "natural de San Julián". Y entonces, ¿a dónde queda la aseveración del P. Vara de que era "de París"? De San Julián... En seguida va el investigador a la Enciclopedia. Y busca: Saint Julien... y se encuentra con que en Francia hay la friolera de 70 pueblos que llevan ese nombre. ¿Cuál de

Estos cuatro medallones nos ofrecen, por orden de izquierda a derecha, las figuras de doña María Otero de Entraigas, esposa del "francés" y fundadora con él de este apellido patagónico. A su lado su hija Catalina, casada con Daso; abajo, dos hijos: Félix y Juan, éste el menor de todos.

esos 70 es la patria de nuestro bisabuelo? He ahí otros interrogantes acerca del, para nosotros, interesante problema genealógico.

El último párroco no salesiano que tuvo Carmen de Patagones también escribía como Blasco: *Entraygas*. Cuando se casó Felipe Crespo con María, una de las hijas del "francés", el P. Antonio Espiño registró también nuestro apellido *Entraygas*.

En cambio, el P. Venancio Miguelena, en 1877, escribe, en firme, como nosotros lo escribimos. Y esto lo notamos cuando desposó a dos negros africanos, que tuvieron como padrino al famoso moreno Felipe La Patria.

Y LOS SALESIANOS... — Cuando en 1879 llegan los Salesianos a la Patagonia, siendo italianos, era natural que nos viéramos de nuevo abocados a la fuga de la "s". Los misioneros de Don Bosco escribieron casi siempre *Entraiga*. El primer párroco de Viedma, P. Emilio Rizzo, cuando el 30 de abril de 1880 desposa a Juan P. con María Navia, introduce una nueva e insospechada variante. Pues él escribe: *Entreygas*.

Hasta que en 1900, ese gran cura párroco de Carmen de Patagones que fue el P. Mateo Valinotti, hombre tan esmerado como inteligente, cristalizó nuestro apellido en esa obra monumental que nos ha legado su diligencia: el índice completo de todos los libros parroquiales.

LO INESPERADO. — En general, los inmigrantes tratan de conservar incólume su apellido. (Había un italiano que tenía el repelente denominativo de Porco: le propusieron cambiarlo en el registro civil; y él se negó rotundamente: "Porco é stato mio babbo, Porco sono io e Porco será mio figlio...). Pero en este aluvión de gente de todos los cielos que llega a la Argentina, hay muchísimos que consienten en el cambio; y algunos, como Gardel, lo propician como más eufónico.

Nuestro bisabuelo trató de simplificar la vida. Cuando en 1846 regresó de Francia, ya quemó sus naves. Ya te-

nía en la Patagonia su familia, sus casas, sus ovejas, su campo, su hogar. Entonces, ¿para qué complicarse la vida con un apellido tan extraño a nuestro oído? Desde que su denominador figuró en papeles públicos, ya nuestro antepasado optó por dejar correr el vocablo castellanizado y por firmar él mismo así.

Esto me costó creerlo. Pero luego, estudiando los archivos del Juzgado de Paz de Carmen de Patagones, primero, y los de la provincia de Buenos Aires en La Plata, después, viendo la firma (sacada del Archivo Histórico de La Plata), no pude menos que convencerme que "el francés" se había acriollado hasta el punto de firmar como lo llamaban los criollos y no como su aristocrática ascendencia reclamaba.

EL PLEITO. — No hay mal que por bien no venga, dice el proverbio. Un pleito es siempre una cosa desagradable; pero cuando por medio de él se llegan a conocer pormenores que interesan al historiador, uno parodia a San Agustín: O felix culpa!...

Aprovechando la ley de tierras que había promulgado Rivadavia en 1821, un señor Francisco Martínez pidió y obtuvo del Comandante del Fuerte, don José Gabriel de la Oyuela, en "el parage denominado San Xavier" a 25 kilómetros de Viedma, la propiedad de un campo que está parte en el valle del río Negro y parte sobre la cuchilla y que tiene una legua que da frente al río y cuatro de fondo. En 1826 el agrimensor Mateo Dupin lo mensuró y Martínez quedó dueño del campo.

En 1835 "el francés" compró ese campo a Martínez. Como las tierras del valle eran muy buenas, no así las del altiplano, Entraigas se preocupó de éstas no cuidándose tanto de las otras, llamadas de la "Mata Negra", que sólo le servían para llevar las haciendas cuando se anegaba el valle.

Y bien: en 1838 llega a Carmen de Patagones un señor inglés, José Atkins, hombre influyente y, de yapa, asociado con un militar, un capitán Gómez. Pidió también él unas leguas de campo y se las otorgaron. Y resultó que las tierras concedidas eran parte del fundo del "francés". Este protestó. Pero... era en tiempos de Rosas. El pobre francés tuvo que sacar sus animales y llevarlos al campo de Raimundo Crespo. (Tenía de 600 a 800 animales vacunos y yeguarizos). Pero cuando cayó Rosas y su lugarteniente en Carmen de Patagones, que era un coronel Hernández, nuestro bisabuelo hizo valer sus derechos y tanto en 1852 como en 1854 logró arrojar de su campo a los intrusos. (En esta época Jean Antoine firma *Entraygas*).

Pero el inglés no deja a dos tirones lo que ha conseguido acaparar. (Díganlo, si no, las Islas Malvinas...). Y en febrero de 1854 vuelve a la carga. Presenta un escrito al Juez de Paz, que era don Manuel Alvarez. Y dice que Entraigas se hace el mártir de la tiranía, cuando en realidad, como súbdito extranjero de una nación en guerra con el país, era un protegido... Entonces el francés monta el picazo: "mientras ellos mandaron — dice— fuí perseguido en todos los tiempos, contra mi persona, mi familia y mis intereses, y me persiguieron porque era francés, porque era hombre honrado y porque con mi trabajo había adquirido alguna fortuna...". "Y luego sale don José Atkins —prosigue enfadado don Juan Antonio— con que yo era protegido de Rosas: ¡esto si que es particular!" "Por esa protección tuve que recurrir al consulado francés de Montevideo y a causa de eso están mis documentos en el consulado francés...". (¡Ojalá pueda su bisnieto, algún día, rescatarlos del Uruguay!...).

Y recuerda que cuando invadieron los indios, el inglés, como entonces era autoridad, le ordenó que "el francés" mandara todos sus peones y caballos a perseguirlos, mientras no salió uno solo de los suyos...

Hemos visto el número de animales que tenía Entraigas en 1854. En el censo que se realizó en 1852 figura con 400 vacunos, 100 caballos, 80 lanares y 4 cerdos. La hacienda lanar, desde entonces, fue en aumento. En 1866, cuando se asocia "el francés" con don Pedro León, sembraba ya 60 fanegas de trigo anuales y tenía tres casas en su campo. Una, del "otro lado del zanjón del Paso de las Piedras". Y poseía 200 vacunos, sólo 15 caballos y 1.100 ovejas.

En 1859 vuelve de nuevo el hacendado a solicitar se le otorguen los títulos de propiedad. Don Ignacio León, a la sazón Juez de Paz del partido, dictamina: "Otórguesele, en virtud de lo acordado el 30 de julio p.p. por la Municipalidad el fundo con arreglo a la Ley" ..."advirtiendo que por este título queda perfectamente la propiedad del solicitante y sus herederos...".

Cualquiera que lea esto, dirá: —Bueno se acabó el pleito. Finalmente ese buen hombre tiene los títulos de propiedad de sus tierras... pero hay que saber que esto sucedía en Argentina. Y en esta tierra, cuando uno es pobre y no tiene influencias, si quiere conseguir títulos de propiedad, va a conocer lo que es eternidad...

Acompaño a estas páginas una nota gráfica. Es un documento del archivo histórico de La Plata. Ahí está finalmente, la firma del "francés" tal cual él firmó en sus últimos años. Y ahí está también una demostración palmaria de cómo los pobladores patagónicos para conseguir el título de propiedad de la tierra donde ellos han vertido sus sudores, tienen que comenzar por tener noción de lo eterno...

Porque bueno es que sepan mis lectores una cosa interesantísima: nosotros, los bisnietos de Jean Antoine Entraygues... todavía no tenemos los títulos de propiedad de ese pequeño rincón patagónico...

Esto sólo se ve en la Argentina... Es también una manera de ganar "records"...

Pero entraigas, el hombre batallador, deja grabado ese año 1866, su nombre, con hermosa caligrafía, como legando un vocablo patagónico a la posteridad, porque ese apellido, como el calafate y la liebre patagónica, sólo es conocido en estas tierras.

Sarmiento introdujo los gorriones y se han transformado en una plaga. Otros introdujeron el cardo ruso, para fijar los médanos y también se ha transformado en una plaga. Quiera Dios que nosotros, los descendientes del "francés" no seamos ni como los gorriones ni como el cardo ruso, sino como el tamarisco, introducido también hace un siglo y hoy convertido en uno de los árboles más benéficos de la Patagonia...

Un gran hotel moderno y algo más...

Caminos

PARA PROMOVER LAS ECONOMIAS REGIONALES

CONSTRUIR con miras que vayan más allá de las necesidades urgentes, debe ser norma de todo gobernante patrióticamente preocupado por el porvenir de su país. Lamentablemente, en el nuestro no siempre se ha procedido con ese criterio, siendo así que en materia vial adolecemos ahora la falta de una red caminera de tránsito permanente, que permita asegurar la vinculación racional de los núcleos poblados y los centros de producción con los puertos y los mercados de consumo, el tránsito de pasajeros y de cargas en las máximas condiciones de seguridad y de rapidez, y el desarrollo económico y armónico de nuevas zonas.

Los caminos constituyen el sistema nervioso de una nación. Por ellos circula la actividad creadora del hombre y el fruto de su trabajo. Felizmente ya ha sido superado el criterio inoperante y dañino de que sólo los países ricos podían darse el lujo de tener caminos pavimentados. Hoy sabemos que es al revés: esos países son ricos porque tienen caminos.

El país se dispone a romper su atonía en este aspecto y es profundo y alentador el cambio que se anuncia, correlacionando los planes camineros con los de recuperación y desarrollo. El camino jugará papel fundamental en esta nueva etapa, pues será la vialidad quien promueva las economías regionales, intercomunicando las grandes y pequeñas zonas productoras y previendo lo relacionado con el aumento y las exigencias futuras del tránsito, esto es, que las ejecuciones estarán destinadas a resolver problemas inmediatos pero cuyos beneficios se prolongarán en el tiempo, brindando la necesaria e ineludible estabilidad a todas las actividades de algún modo vinculadas con el camino.

Dentro de nuestro vasto territorio el camino es el gran aliado del progreso y la civilización, pero sin pretender incurrir en discriminaciones excluyentes, corresponde señalar que existen regiones en las que la obra vial es de más fuerte necesidad que en otras. Tal el caso de la Patagonia, donde las distancias son inmensas y se carece de otros medios de traslación que el automotor. Es sabido que los ferrocarriles existentes no aportan soluciones por haber quedado interrumpidos a distancia de los objetivos esenciales.

Por eso contemplamos con la mayor simpatía el orden de prioridad que los gobiernos de Chubut y Santa Cruz acuerdan a las obras de vialidad y la decisión ejecutiva del gobierno central, por intermedio de Vialidad Nacional, que sin duda volcará en aquellas regiones parte del ingente trabajo que se propone desarrollar.

Los gobiernos provinciales señalados han comenzado por activar la organización de sus respectivos departamentos técnicos, proponiéndose impulsar el sistema de Consorcios Camineros que tan útiles han resultado en otras partes del país. La Dirección Provincial de Vialidad de Santa Cruz, por ejemplo, ha constituído y tiene en trámite de integración consorcios vecinales en las zonas de Gobernador Gregores, en la ruta 3 desde la zona sudeste de Gobernador Moyano y para la ejecución de un puente y accesos a Paso Roballos. El de Chubut, a su vez, ha procedido a dotar a la repartición especializada de un valioso equipo mecanizado, compuesto de 6 motoniveladoras, 3 topadoras, 5 niveladoras, 3 rodillos neumáticos, 3 rodillos pata de cabra, 9 casillas rodantes, 14 camiones volcadores, 2 tractores con pala cargadora, 1 cargadora a cangilones, 3 cintas cargadoras, 3 hormigoneras, etc., todos elementos mecánicos de calidad y uso intenso en la acción caminera.

PROGRAMA DE OBRAS

El departamento de Vialidad Provincial de Chubut, anuncia un vasto plan de realizaciones que comprende las siguientes construcciones en la red provincial, a efectuarse por contrato:

Puente sobre el río Chubut, en Paso Tom-Bech, en hormigón armado de tres tramos, con ancho de calzada de 7 metros y 60 metros de longitud. Presupuesto: $ 10.766.905,75; inversión en el ejercicio $ 3.500.000 provenientes de fondos provinciales.

—Puente sobre el mismo río en paraje San Cristobal, de iguales características y longitud. Presupuesto: $ 9.382.387,45; inversión en el ejercicio $ 3.500.000, también de fondos propios.

—Ruta nacional Nº 25, tramo Trelew-Dolavon, 37 kilómetros de obra básica y carpeta bituminosa. Presupuesto: $ 110.000.000. Inversión en el ejercicio $ 30.770.000, de los cuales $ 11.000.000 pertenecen a fondos de la provincia y 19.770.000 de coparticipación federal.

—Ruta nacional Nº 3, tramo Kilómetro 1732 a 1792, total 60 kilómetros, obra básica y tratamiento bituminoso. Presupuesto: $ 75.000.000. Inversión en el ejercicio, $ 15.000.000, de ellos, cinco de la provincia y diez de coparticipación federal.

—Ruta nacional Nº 259, tramo Esquel-Trevelin; obra básica y tratamiento bituminoso; extensión 25 kilómetros. Presupuesto: $ 65.000.000. A invertir este año, $ 12.000.000; un millón de la provincia y once de coparticipación federal.

—Ruta provincial Nº 19, tramo Gobernador Costa-San Martín, puente sobre arroyo Genoa y obras básicas, longitud diez kilómetros. Presupuesto: $ 15.000.000. Inversión con fondos propios en el ejercicio, $ 2.500.000.

—Puente sobre el río Chubut, en paraje Paso del Sapo y accesos ruta provincial Nº 13. Construcción en hormigón armado de 60 metros de luz en tres tramos y obra básica y accesos. Presupuesto: $ 22.500.000. Inversión provincial prevista para el año, $ 1.500.000.

—Ruta provincial Nº 19, tramo Gobernador Costa-Río Pico, obras de arte de hormigón armado. Persupuesto: $ 12.000.000. Inversión con fondos provinciales $ 1.000.000.

—Construcción edificios, taller y viviendas en Rawson, en mampostería. Presupuesto: $ 15.900.000. Inversión con recursos propios, $ 2.900.000.

—Construcción edificios y taller en Esquel, en mampostería. Presupuesto: $ 7.200.000. Inversión con fondos propios, $ 1.200.000.

—Construcción edificios y taller en Sarmiento, en mampostería. Presupuesto: $ 7.200.000. Inversión con fondos propios, $ 1.200.000.

OBRAS POR ADMINISTRACION

—Ruta provincial Nº 7; tramo Dovalon-28 de Julio, longitud 25 kilómetros ,obra básica y enripiado. Presupuesto: $ 5.000.000. Inversiones $ 2.300.000.

—Ruta provincial Nº 12, tramo ruta nacional 40. —Gualjina— apertura de traza y enripiados parciales; longitud, 60 kilómetros. Presupuesto: $ 3.000.000. Inversión $ 700.000.

—Ruta provincial Nº 12; tramo Paso del Sapo-La Herrería y empalme ruta nacional Nº 25; apertura de traza y obras básicas; longitud 150 kilómetros. Presupuesto: $ 9.500.000. Inversión, $ 2.300.000.

—Ruta provincial Nº 19; tramo Río Pico-Lago General Paz; longitud 40 kilómetros, apertura de traza y obra básica. Presupuesto: $ 8.500.000. Inversión, $ 850.000. Esta obra se realiza por consorcio con la Nación y vecinos y el aporte provincial es del 10 por ciento.

—Ruta provincial Nº 4; tramo Gastre-Paso del Sapo, longitud 60 kilómetros. Presupuesto: $ 8.500.000, apertura de traza. Inversión, $ 850.000.

—Ruta provincial Nº 4; tramo Gastre-Río Chico, longi-

tud 20 kilómetros, apertura de traza. Presupuesto: $ 4.600.000. Inversión, $ 1.500.000.

—Ruta provincial Nº 16, enlace ruta nacional Nº 40, Lago Puelo; longitud 12 kilómetros; apertura de traza y obra básica. Presupuesto: $ 5.000.000. Inversión, $ 1.000.000.

—Ruta provincial Nº 23; tramo Lago Muster-Buen Pasto; longitud 114 kilómetros, obra básica. Presupuesto: $ 4.000.000. Inversión, $ 1.500.000.

PRESUPUESTO TOTAL E INVERSION PARCIAL

De acuerdo a las obras que han de ejecutarse por contrato ($ 349.949.298.20) y las que se realizarán por administración ($ 47.000.000), el presupuesto total asciende a $ 397.549.298.20, siendo la inversión prevista para el corriente ejercicio de $ 47.400.000 de los que han de corresponder a la coparticipación federal $ 40.770.000.

LA RUTA HISTORICA

Sobre los huellones formados por los primeros pobladores que se internaron en el antiguo desierto pampeano y llegaron a Río Negro y Neuquen, fue formada la ruta número 3, el gran camino longitudinal que partiendo del kilómetro 0 en Plaza Congreso atraviesa un vasto sector de riqueza productora de la provincia de Buenos Aires y penetra a la Patagonia, la recorre recostándose sobre el Atlántico y termina su trazado en Ushuaia, Tierra del Fuego.

Es la gran ruta de la Patagonia que va enhebrando los pueblos principales, puesto que éstos están también asomados al mar, y se conecta con el interior a través de numerosos caminos complementarios y troncales.

La aspiración de los habitantes de la Patagonia es ver esta ruta en perfectas condiciones de tránsito en todas las épocas del año, lo que no siempre ocurre, pues las nevadas invernales suelen convertir algunos tramos en verdaderos lozadales.

La importancia de la ruta 3 es capital; por ella llegan muchos abastecimientos, necesarios para la vida de los habitantes del Sur, y los mismos vehículos transportan parte de la producción agropecuaria austral; por ella se mueve el transporte humano de sur a norte y de norte a sur.

Por eso tiene tanta trascendencia cualquier plan tendiente a mantenerla completamente expedita y en condiciones de transitabilidad permanente.

Pavimentar la ruta 3 en toda su longitud comprende, pues, una verdadera obra de progreso. En algunos tramos lo está, desde Buenos Aires hasta las proximidades de Médanos, pasando Bahía Blanca; los accesos norte y sur de Comodoro Rivadavia y prolongación hacia Caleta Olivia. Ahora se realiza el afirmado de otro tramo, Puerto Madryn-Estancia El Zaizar, de unos 50 kilómetros de extensión y que es parte de una construcción mucho mayor, que comprenderá la pavimentación de la ruta tres desde las proximidades de Bahía Blanca hasta Caleta Olivia.

Para ejecutar trabajos de tanta significación ha mediado un convenio que vamos a explicar.

En el año 1957, entre Vialidad Nacional y Yacimientos Petrolíferos Fiscales suscribieron un compromiso por el que aquella repartición realizará la construcción de las obras de pavimentación de la ruta 3, desde Bahía Blanca a Caleta Olivia, y la segunda entregará sin cargo el material asfáltico que la obra requiera. Esta contribución de Y. P. F. se vincula al hecho de que, pavimentada esa ruta, tendrá una facilidad mayor para el transporte de sus elementos de trabajo e incluso transportar petróleo en algunos sectores comprendidos dentro de ese camino.

El convenio previó la realización de los trabajos por etapas, fijándose la primera en 50 kilómetros, en el sector Puerto Madryn-Estancia El Zaizar, próxima al paralelo 42, dado que allí ya estaba hecha la obra básica desde 1953.

Actualmente se cumplen los trabajos de pavimentación del tramo a ritmo acelerado, con el propósito de adelantarse al invierno, ya que los fríos intensos no permitirán proseguir los trabajos durante los meses más crudos del invierno. Los técnicos que intervienen calculan que este tramo quedará terminado a fines del año actual, o sea que con las obras que ahora se ejecutan y que serán reanudadas inmediatamente de llegar la primavera, se completará en tiempo record la pavimentación de esos 50 kilómetros de camino.

No es mucho. Pero resulta alentador por representar una reanudación del afirmado de la ruta más importante de todo el sur del país.

CABAÑA "MONTE LEON"

S. A. LA GANADERA ARGENTINA Ltda.

Pto. SANTA CRUZ **Prov. de SANTA CRUZ**

Desde el año 1940 presenta sus productos a exposiciones habiendo obtenido desde entonces triunfos en las más importantes exposiciones del país.

Venta permanente de Reproductores

CORRIEDALE

P.D.P. y P.P.C.

Informes: En la misma cabaña o en el escritorio:

Avda. Roque Sáenz Peña 547 — Buenos Aires

SOLUCIONES EN MARCHA

Para dotar de agua potable en cantidad a Comodoro Rivadavia y San Julián

CON seriedad y humana preocupación afronta el gobierno de la provincia de Chubut la manera de atenuar el problema de la escasez de agua potable en Comodoro Rivadavia, problema que cada día se aprecia en una dimensión más aguda y aflictiva a causa del crecimiento aluvional de su población sin que se opere, en justa correspondencia, el mismo proceso de ampliación en el suministro del precioso líquido.

Decimos atenuar y no resolver, porque aquello es lo que puede intentarse inmediatamente, que es lo que cuenta y urge, en tanto que la solución definitiva vendrá, si es que llega, con el concurso del tiempo, porque como se trataría de una obra de fondo, de gran volumen, su realización demandará un período que fácilmente hay que estimar en varios años; la importancia de la obra, además, supondrá la necesidad de vastos recursos financieros cuya obtención también tendrá su demanda de tiempo.

No se ignora cuál sería esa solución ideal. Los entendidos coinciden en centrarla en la canalización del río Chico, que a su vez contaría con la afluencia inagotable de los inmensos depósitos hídricos que son los lagos sarmientinos, tan precariamente aprovechados hasta la fecha.

Pero esas obras, como queda dicho, requerirán mucho tiempo y mucho dinero, mientras que la creciente angustia de necesidad que padece el vecindario de la ciudad del petróleo coloca la cuestión en un trance de perentoriedad inaplazable. El pueblo crece y sus necesidades acuíferas aumentan.

Por eso el gobierno provincial ha tomado la decisión de concurrir, por lo pronto, con un paliativo, digamos más bien con una solución transitoria, pero sin desentenderse del problema de fondo, y es así que trabaja en armonía con la Comisión de Planificación Hidráulica que preside el senador nacional doctor Pedro Ciarlotti, la que propugna el transporte por acueducto desde los lagos de la Colonia Sarmiento. Es decir, que mientras prosiguen los estudios y negociaciones para llegar a una solución de fondo, que aporte un resultado positivo, integral y para siempre, se han tomado otras medidas que depararán a la ciudad de Comodoro Rivadavia un alivio pronunciado en este drama creciente de la escasez de agua para consumo.

Lo que ha hecho el gobierno provincial, con el asesoramiento de Obras Sanitarias de la Nación, es disponerse a efectuar captaciones en la zona de El Trébol, donde trabajarán 23 equipos de bombeo, que posiblemente entrarán en acción entre la primavera y el verano venideros, sino todos, parte de ellos al menos, aportando un mínimo de 4.000 a 5.000 metros cúbicos por día de agua que se sumará a la dotación actual de la ciudad.

Avanzando rápidamente hacia ese propósito, el gobierno de Chubut propuso a la Administración General de Obras Sanitarias la adquisición de los electrobombeadores necesarios, originándose una licitación en la que entendió una comisión creada expresamente, bajo la denominación de Comisión Mixta de Adjudicaciones, integrándola el doctor Rogelio Echegaray, subsecretario de Asuntos Sociales y Obras y Servicios Públicos y el ingeniero Pablo Martino, director interino de Obras Públicas en representación de la provincia, y los señores ingenieros Juan C. B. Méndez y Juan Raffa, en representación de la Administración de O. S. N. para el estudio de las propuestas y redacción del informe de adjudicación de la licitación referida.

Estuadiadas las propuestas, la comisión aconsejó adjudicar la provisión de 11 equipos electromecánicos a la firma Siam Di Tella Ltda., y los 12 restantes a la firma Rappard S. R. L. Los equipos de Siam son íntegramente de fabricación nacional y los de Rappard de origen alemán la parte mecánica y nacional la parte eléctrica de los mismos. Se ha adjudicado estos materiales de importación por carecer de ellos la industria nacional, ya que son equipos de fabricación especial.

Tratándose de equipos especiales, son fabricados a pedido, y han de ser entregados en agosto los provistos por Rappard y entre agosto y octubre los de Siam Di Tella, pudiendo estar montados en su totalidad antes de fin de año.

SAN JULIAN, OTRO PROBLEMA QUE SE ELIMINA

San Julián es otro caso típico de la indiferencia que durante décadas experimentaron los gobiernos centrales por las cosas de la Patagonia. Duele confesar que en 1960 todavía el vecindario es abastecido de agua para consumo a la antigua usanza, transportando el líquido desde aguadas o manantiales distantes en vehículos de tracción. Lo único que ha cambiado con el ayer lejano es el tipo de vehículo, pues antes los barriles llegaban en carros tirados por bueyes o mulares y ahora en tanques automotores.

Felizmente, este retardo que tan poco habla en favor de nuestra inquietud de progreso, tiende a desaparecer en pocas semanas más. El gobierno provincial no ha permanecido insensible ante el problema y ha dado la solución tan largamente esperada, mejor dicho, esa solución está en vías constructivas. Activamente trabajan los hombres y las máquinas en un acueducto de aproximación del agua al centro urbano, constituyendo el primer paso del programa que culminará cuando finalmente esté conectado y en funcionamiento el servicio de aguas corrientes.

Las noticias sobre la rapidez y continuidad de los trabajos que se ejecutan, señalan que, habiendo comenzado estos el 18 de febrero, al cabo de un mes se han realizado 13.600 metros de zanjamiento y colocación de 9.300 metros de cañerías.

La primera etapa, que es la de aproximación del agua al pueblo, lo que ha de suponer mayor facilidad y abaratamiento en el suministro, demandará una inversión de siete millones de pesos y si razones climáticas o de índole imprevista no interfieren, los trabajos quedarán concluídos en cuarenta y cinco días a contar de la fecha de iniciación. La segunda etapa exigirá un período de tiempo mayor e insumirá once millones de pesos, calculándose su terminación para mediados de 1961. Esta segunda etapa comprende construcción del tanque de almacenamiento con capacidad para un millón de litros, hacia el que convergerán cañerías de captación desde tres manantiales.

El vecindario de San Julián comprueba con satisfacción el progreso de estas obras, que al concluir en su primer tramo han de suponer un alivio en el suministro de agua para uso doméstico y en un plazo de un par de años, a lo sumo, depararán la solución integral de este viejo y siempre angustioso problema.

Puerto Deseado

FLORENTINO PEREZ

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)

LUZ Y FUERZA

COCCOZ Hnos.

Anexo: Instalaciones eléctricas e industriales - Mosaicos calcáreos y blocks de cemento comprimidos

ESTACION DE SERVICIO de JOSE MARTINEZ

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

Un pasaje en la vida de Carlos Gardel

El historiador de la Patagonia y de la actividad y trayectoria de los salesianos en el país, salesiano también él, doctor Raúl A. Entraigas, ha realizado un hallazgo vinculado con la vida de Carlos Gardel, el inolvidable zorzal criollo que a juicio de Florencio Escardó simboliza para los argentinos —estampa, parla y atuendo— el tipo que todos hubiéramos querido ser. El dato obtenido por el doctor Entraigas al explorar los archivos del Colegio Don Bosco, de Buenos Aires, es que Carlos Gardel concurrió al mismo una temporada. Nosotros suponemos, conociendo la modalidad de los salesianos que siempre organizan con sus alumnos festivales teatrales, que Gardel tal vez practicó ahí, en el tabladito del Colegio Don Bosco, sus primeras actuaciones públicas, pues sus innatas condiciones de cantor no podían pasar desapercibidas para sus maestros. (En la fotografía aparece el doctor Entraigas cuando responde a las preguntas de un periodista metropolitano, interesado, precisamente, en conocer pormenores del paso de Gardel por una escuela salesiana).

BIBLIOGRAFIA

MAGALLANES Y CANALES FUEGUINOS

por ALBERTO M. DE AGOSTINI

Es éste un volumen de primorosa impresión y con acopio fotográfico de la alta calidad que corresponde a un fotógrafo tan consumado como el Rvdo. Padre Alberto M. de Agostini, que acaba de publicar el infatigable explorador salesiano.

A sus títulos, ya incorporados definitivamente a lo más preclaro de la bibliografía documental patagónico-fueguina —"Treinta años en Tierra del Fuego", "Andes Patagónicos", "El cerro Lanin y sus lagos", "Nahuel Huapi", "Guía turística de los lagos australes argentinos y Tierra del Fuego" y "Esfinges de Hielo", referente este último a la escalada de los montes Sarmiento e Italia— añade ahora el Padre de Agostini esta interesante y por tantos conceptos valiosa monografía sobre Magallanes, con descripciones geográficas, económicas y estadísticas, itinerarios turísticos, mapas y, como ya decimos, el aporte de preciosas fotografías, algunas de ellas reproducidas con opulencia de colores.

El Padre de Agostini es un testigo ilustrado de las bellezas del sur, que ha podido gustar con arriesgados escalamientos y otras excursiones señeras, y esta monografía magallánica es otra de sus claras contribuciones al mejor conocimiento de aquellas latitudes para su definitiva incorporación a los itinerarios turísticos mundiales.

Tras una breve información histórica sobre el descubrimiento del Estrecho y radicación de poblaciones, el libro suministra una concisa referencia a la división físico-política de la Tierra del Fuego, productos e industrias, provincia de Magallanes y ciudad de Punta Arenas, la obra de los salesianos, el seno de la Ultima Esperanza y sus posibilidades turísticas, la belleza inenarrable de los canales fueguinos, fauna y flora magallánica.

Don DOMINGO VIERA

El 25 de marzo fue un día triste para ARGENTINA AUSTRAL. Se produjo una baja lamentable en el grupo de personas que intervinieron en 1929 en la decisión de editar esta revista, animándola con ilustración y entusiasmo, a veces con la responsabilidad de su redacción y, siempre, con una adhesión sin reticencias a la causa patagónica que difunde y con el consejo que alecciona, orienta y esclarece.

La vida de don Domingo Viera tenía vínculos muy hondos con la Patagonia. En ella formó su hogar, nacieron sus hijas, forjó amistades perdurables y valiosas, y a ella retornaba periódicamente, como para desentumecer los recuerdos. En el invierno último estuvo una temporada en San Julián, lugar de su mayor predilección, con cuyo vecindario compartió años de ilusiones y esperanzas en la comunión más estrecha y solidaria por un limpio deseo de ser útiles a la "patria chica". Fue su postrer viaje al Sur, anticipo inadvertido de una despedida definitiva.

Hombre de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, perteneció a esta organización casi desde los días de su fundación. Recién llegado al país en 1911 —la Sociedad es de 1908— fue a Puerto Madryn de contador de la sucursal, más tarde pasó a San Julián de gerente, luego fue inspector; en la Dirección General desempeñó importantes cargos jerárquicos. Cuando se retiró ocupaba el de secretario general. Decir que se retiró es una verdad exagerada, porque don Domingo no dejó nunca de ser "un hombre de La Anónima", a la que acudía sin alardes en tanto fuera necesario. Su colaboración siempre era leal, correcta y cumplida. En sus puestos y tareas, cualesquiera fueran las que le confiaran, ponía no sólo prolijidades escrupulosas, sino que además el entusiasmo y la contracción propias de quien tenía un profundo sentido de la responsabilidad y probidad de conducta.

Oriundo de Mallorca, la hermosa isla en la que Chopin convirtió su "spleen" en brillantes quejas sonoras, decidió un día trasladarse a Cuba y de allí se dirigió a nuestro país donde ya residía un hermano mayor. Su adhesión a nuestra tierra, que hizo suya por decisión de su corazón, por el nacimiento de sus vástagos y la feliz prolongación en los nietos, no fue con mengua del cariño hacia el solar de su origen, sentimiento inalterable que puso de manifiesto con su actuación en las entidades representativas, tanto en la capital federal como en la Patagonia durante los años de su residencia en Puerto Madryn y San Julián.

Conversador amable y persuasivo, la actividad comercial a la que tantos años estuvo dedicado, el manejo cotidiano de los números, tareas prácticas y concretas, no habían cerrado sus ojos ni sus oídos a la armonía de la belleza que fluye de las cosas. Sus conversaciones transparentaban su vigorosa vida interior. Por esa calidad de su cultura y de su espíritu es que pudo compartir las elevadas inquietudes de bien público y de superación cultural que suponía la edición de esta revista.

La consternación causada por su fallecimiento se puso en evidencia en el acto del sepelio, cumplido el día 26 en el cementerio de la Chacarita, donde amigos, antiguos compañeros de tareas, quienes fueron sus superiores y colaboradores, se reunieron en silencioso homenaje a su memoria y solidaria expresión hacia sus deudos.

LIMPIE DE CARDOS SUS PASTOREOS NATURALES!

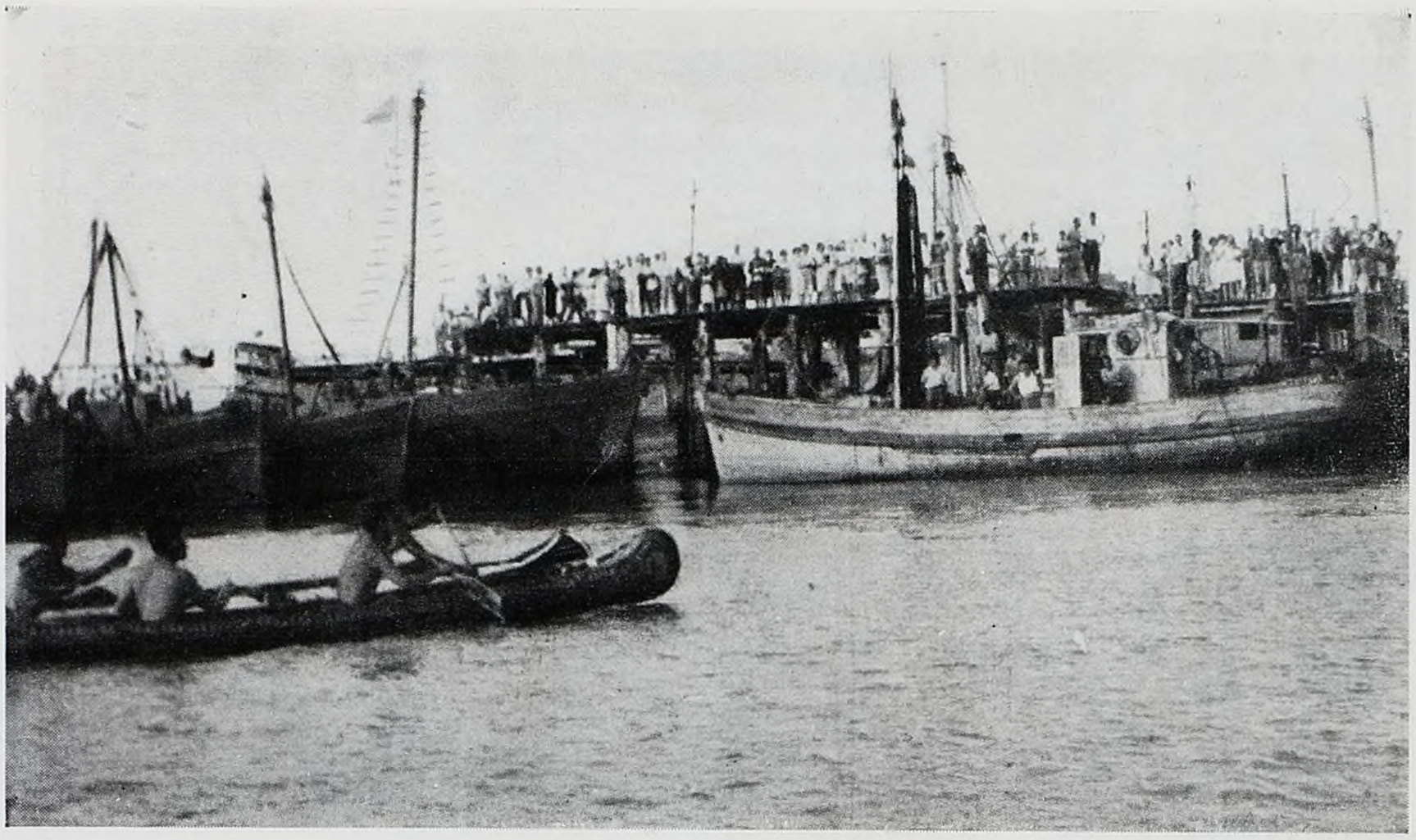
Obtenga más y mejores pastoreos:

aplique

Herbicida Shell Nº40

Las malezas constituyen uno de los más serios problemas de los campos de pastoreo. Tanto el cardo asnal como otras malezas, suelen cubrir hasta el cuarenta por ciento de la superficie de los potreros. El otoño es la época ideal para limpiar de cardos y malezas sus pastoreos naturales. No olvide que las malezas restan espacio a los pastos útiles, y a veces intoxican al ganado. Elimínelas con Herbicida Shell Nº 40. No deja residuos tóxicos. Es económico, eficaz y rendidor.

SHELL



Los dos botes con los cuatro vencedores del río Chubut llegan a la meta en el amarradero de Rawson; cerca de ahí, el sinuoso curso que baja desde la precordillera entrega sus aguas al mar. La recepción fue entusiasta por parte de un público numeroso.

1.500 Kms. A REMO POR EL CHUBUT

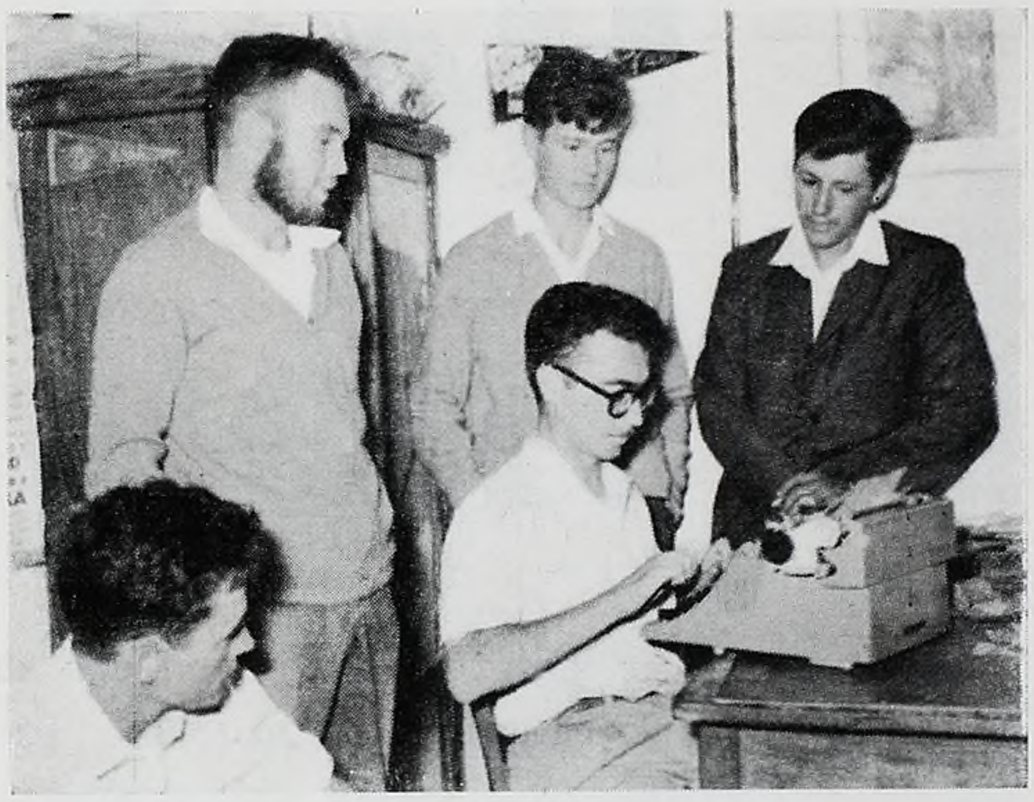
CHUBUT, que en lengua aborigen significa sinuoso, es un río que en su retorcida progresión hacia el Atlántico hace mérito de la exactitud con que ha sido nominado. Acaban de confirmarlo en atrevida aventura cuatro jóvenes que por primera vez lo navegaron desde El Maitén hasta desembocar en el mar. El Maitén está a 7 kilómetros de las nacientes del Chubut, ubicadas en las sierras Serrucho y Corral, pero ese tramo no es navegable por el obstáculo insalvable de una fuerte caída de 9 metros de altura en todo el ancho del cauce.

Los cuatro jóvenes que cumplieron la travesía residen en Trelew y son: Elvio Hughes, el de mayor edad, 21 años, empleado en la Dirección Impositiva de la provincia; Néstor V. Jones, de 20, estudiante en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires; Filadelfio Russ, de 19, empleado en la Casa de Gobierno, en Rawson; Roberto Carlos Martínez, el más joven del grupo, tiene 17 años, es estudiante de quinto año en el Colegio Nacional de Trelew.

La idea de acometer la empresa los acompañaba hace años, desde cierta vez que caminando largo trecho por el borde del río se les dió en pensar que más entretenido que andar por la orilla sería avanzar por el agua. El primer impulso de cumplir el proyecto se lo frenaron los padres, porque eran muy criaturas todavía, pero el tiempo no les amenguó el deseo, era tema infaltable en sus conversaciones, sueño de muchas noches, esperanza incaducable. Finalmente consiguieron poner en práctica el proyecto, con éxito notorio. Se lanzaron al agua en dos botes de remos el 21 de diciembre y se les acabó el río junto al mar el 24 de febrero. Calculan haber remado 1.500 kilómetros.

No se tiene conocimiento de que en otras ocasiones haya sido surcado el río Chubut en la casi total extensión de su recorrido, como esta vez. Es difícil hacerlo; sus angosturas entre rocas, la exigüidad de su caudal en algunos lugares, que se reduce a simples charcos conectados entre sí por reducidos canales, no permiten navegar nada más que con pequeños botes, y aún así con muchos inconvenientes. El único antecedente que se recuerda de un recorrido por sus aguas desde la precordillera, se remonta a 25 años, y se atribuye el viaje a dos nutrieros que bajaron desde Leleque a Dolavon, o sea un recorrido bastante menor al cubierto esta vez.

Para cumplir esta hazaña que han realizado como entretenimiento de vacaciones, los jóvenes Hughes, Jones, Russ y Martínez, construyeron los botes, uno con aluminio y armazón de madera, el otro con material de goma, cubierta con lona y armazón de tubos de acero. El costo de ambas construcciones fue de 6.500 pesos, el equipo 10.000 pesos y los gastos de viaje 1.000 pesos por cada uno.



Los cuatro navegantes del río Chubut y un amigo, concluída la hazaña, se disponen a redactar los aspectos sobresalientes de esa travesía de 1.500 kilómetros a remo.

El equipo por bote fue de unos 270 kilos de peso, componiéndose de ropas adecuadas, comestibles conservados, algunas bebidas (dos botellas de sidra para celebrar Navidad que los sorprendió en navegación), máquina fotográfica, radio, carpa, rifles calibre 22, bolsas de dormir, patas de rana, palas, otras herramientas, botiquín, etc. Algo de esto perdieron en un accidente al sorprenderlos una curva de 90 grados que forma el río.

La parte más difícil para la navegación, declararon, es desde El Maitén hasta la desembocadura del río Chico Norte y desde Las Plumas al dique Ameghino, el primero de esos tramos porque el río corre por la precordillera, abundando los rápidos, curvas, caídas, y el segundo, por lo rocoso de todo el cauce. El trayecto más hermoso del recorrido total lo consideran el cañón que va de Las Plumas al dique y el más árido desde Paso del Sapo a Las Plumas.

Los botes tripulados por estos cuatro muchachos chubutenses, primeros en navegar todo el Chubut, fueron denominados: Trapialleufu (león del río), el que ocupaban Hughes y Russ, y "Tamy" (flor del pantano) que condujeron Jones y Martínez.

BANCO DE LA PROVINCIA DE CHUBUT EN ESQUEL

El ministro de Economía, doctor Pérez Catán, en el momento de su discurso.

EL BANCO Provincia de Chubut inició sus actividades a partir del 16 de noviembre de 1959. En poco más de tres meses, dando una buena muestra de dinamismo y organización, ha puesto en marcha importantes sucursales: Trelew, el 6 de febrero, y Esquel el 12 del actual mes de marzo. Este último acto, lo mismo que el anterior, ha sido juzgado auspiciosamente por la población y se emitieron conceptos definitorios de lo que el Banco debe hacer y de lo que el público aguarda. He aquí la síntesis de algunas expresiones:

Gobernador Galina. — El Banco de la Provincia es un instrumento elemental para la vigorización y transformación de nuestra economía. Los créditos acordados con sensibilidad creadora, al estimular la acción de los hombres de trabajo, movilizará nuestras riquezas y creará en el habitante del Chubut la convicción profunda de que el trabajo es el único respaldo que necesita para realizarse.

Ministro de Economía. — Dijo el doctor Pérez Catán: "Hemos incorporado a los factores de estímulo y fomento de las actividades útiles, el crédito con modalidades especiales, para permitir crear y ampliar fuentes de trabajo, tecnificar los métodos de producción que, al reducir costos, permita elevar el nivel de vida de la población. Descartamos, eso sí, toda posibilidad de que la disponibilidad de crédito aliente esperanzas vanas en quienes se sirven de él para operaciones especulativas".

Presidente del Banco. — El señor Matthew Henry Jones, ha dicho que el crédito será concedido también "a los profesionales, empleados y obreros de los diversos gremios, cooperativas y asociaciones de cualquier índole, que resultaren de beneficio a la colectividad y a la economía general".

Fuerzas activas. — Dijo en su nombre el señor Alfredo Arnoldi: "La Cámara de Comercio, Industria y Producción del Oeste del Chubut y la Sociedad Rural de Esquel saludan la llegada del Banco de la Provincia a Esquel y anhelan que pronto cobre altura y desborde nuestro horizonte económico, ratificando el prestigio aquilatado en tan breve existencia en el resto de la provincia".

El presidente del directorio del Banco Provincia, señor Henry Jones, hablando en la inauguración de la sucursal Esquel.

En representación de las fuerzas activas de Esquel y su zona, habló en la inauguración el señor Alfredo Arnoldi, fotografiado en ese momento.

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

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

Del Chubut primitivo

LOS INDIOS ROBAN CABALLOS A LOS COLONOS

por BALBINO MACHUCA

La primera visita de indígenas a la Colonia fue hecha, poco antes de que se cumpliera el año de la fundación de la misma, por el cacique Francisco, de avanzada edad, una india, también vieja y dos mozos jóvenes. Hasta entonces, julio de 1866, los galeses no habían visto indios, por lo que llegaron a creer que quizás no los hubiera por estos parajes. Tal visita resultó de gran utilidad para los visitados, pues el anciano aborigen les enseñó a amansar caballos y a utilizarlos para la caza de animales silvestres, lo mismo que perros, lazos y boleadoras; adiestramiento, al que igualmente contribuyeron las tribus de Chiquichan y Galatts, que llegaron poco después a Rawson, donde permanecieron como tres meses, manteniendo cordiales relaciones con el vecindario, con el que iban consiguiendo entenderse, por medio de signos y alguna que otra palabra comprensible para ambas razas.

Ya entrado octubre, las dos indiadas visitantes se despidieron, con muestras de mucha amistad, de los colonos, para marchar al interior del territorio y establecer sus tolderías en los lugares en que acostumbraban a pasar casi todo el año. Pero antes de emprender viaje, los subordinados de Galatts —los de Chiquichan marcharon antes—, que estuvieron acampados al sur del río, resolvieron llevarse caballos de la Colonia, sin duda porque creerían que sus dueños no los necesitaban, y que tuvieron que devolver, pues su cacique, al ser amenazado de quedar prisionero con la familia, si no cooperaba en la restitución, ésta se obtuvo.

Ese intento de robo, el primero que hubo por parte de los naturales de la región, se pudo evitar y se consumó el segundo, años más tarde. Se realizó en una noche del invierno de 1871, en la que los galeses, después de un día de ruda labor preparando la tierra para la sementera, dormían tranquilos, sin poder imaginarse que, no lejos del pueblo, vigilaban quienes esperaban la oportunidad de apoderarse de lo que no era suyo, y que se llevaron sesenta y cinco caballos, tan necesarios para las tareas agrícolas, igual que para la caza.

Parece que antes del amanecer del día siguiente algunos chacareros se dieron cuenta del robo y se comunicaron con urgencia con sus convecinos, entre los que en seguida se organizó una partida encargada de rescatar los animales robados, de manos de los ladrones, a los que no llegaron a alcanzar, por no hallarse debidamente montados y también, según se cree, porque los encargados de tal misión, suponiendo que los indios autores del robo eran muchos y podrían vencerlos, no hicieron por alcanzarlos, máxime teniendo en cuenta que la mayoría de los colonos perseguidores no conocían gran cosa del manejo de los rifles que llevaban y por añadidura, con el apresuramiento en organizar la persecución, algunos se habían dejado las municiones en casa.

NUEVO MUELLE EN RIO GALLEGOS

Vista lateral del muelle inaugurado, cuya altura es de 14 metros, y dispone de una plataforma para operaciones con vehículos de carga de 1886 metros cuadrados, de manera que las grúas elevan la carga de las chatas y las pasan a los camiones.

CON un costo de 20.000.000 de pesos, y ejecutada la obra por la Dirección de Construcciones del Río de la Plata, perteneciente a la Dirección General de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, ha sido dotada la ciudad de Río Gallegos de un nuevo muelle para operaciones navieras.

La obra inaugurada el 20 del actual, consiste en una plataforma de aproximación para barcazas, construída en hormigón armado y muro de contención también en hormigón armado. Complementariamente ha sido construído un gran galpón para almacenamiento de la carga.

Esta obra representa un progreso notorio para el sistema de carga y descarga de bultos en Río Gallegos. Hasta ahora la descarga se hacía de los barcos a las barcazas y de éstas a tierra mediante un primitivo y antieconómico sistema de caballetes de madera, los que solamente podían mantenerse en baja marea; el trabajo se hacía en forma lenta y con todos los agravantes de dureza para el personal de descarga, retenido considerablemente a la intemperie en un paraje de clima tan recio como aquel.

Con el nuevo muelle, los barcos harán su alige como hasta ahora, a las barcazas, pero éstas atracarán directamente al muelle. Este tiene una longitud para atraque de 30.30 metros y desde el frente a tierra 87.50 metros;

RESUELVE UN PROBLEMA DE LENTITUD Y ENCARECIMIENTO

el espacio disponible para operar sobre el muelle es de 1.886 metros cuadrados, podrá soportar una sobrecarga de 3.000 kgs. por m2. Su emplazamiento permite que en las pleamares mínimas haya margen de agua para que puedan operar las barcazas.

El galpón de almacenamiento es íntegramente metálico y cubre una superficie de 20 x 96 metros.

El acto de inauguración del nuevo muelle fiscal de Río Gallegos contó con la asistencia del gobernador de la provincia y otros funcionarios provinciales y de la comuna; miembros de la Dirección de Puertos y Vías Navegables, Prefectura Marítima, Agua y Energía Eléctrica, agentes marítimos y numeroso público. Cortada la cinta de acceso al muelle que simbolizó la habilitación del mismo, una chata de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia atracó al muelle y accionando las dos grúas fue descargada directamente a un camión de la citada firma, comprobándose la maniobrabilidad del muelle y la ganancia en tiempo que se obtiene con su construcción.

El gobernador de la provincia de Santa Cruz, doctor Paradelo, corta las cintas, acto simbólico de la inauguración del nuevo muelle fiscal.

CINZANO

Las comunicaciones alámbricas y radiales

El plan en desarrollo beneficia diversas zonas de la Patagonia

UN vasto plan radioeléctrico está desarrollándose actualmente en el país, comprendiendo también a las provincias del sur. Se denomina Plan Fundamental de Telecomunicaciones y persigue el propósito de dotar a todo el territorio nacional de comunicaciones telegráficas y telefónicas con modernos equipos. El plan prevé la instalación de 92 centros de comunicaciones diseminados en todo el territorio, los que pueden clasificarse en tres tipos de redes, de acuerdo con la importancia de las localidades que unan en forma directa, a saber: red nacional, redes zonales y redes rurales.

● LA RED NACIONAL

La red nacional estará constituída por treinta centros ubicados en las ciudades más importantes y capitales de provincia que tengan comunicación directa con Buenos Aires, que es centro principal, y entre sí, a través de una central de conmutadores automáticos instalados en el Correo Central. La nómina completa de esos centros es la siguiente: Bahía Blanca, Catamarca, Clorinda, *Comodoro Rivadavia*, Córdoba, General Roca, Corrientes, *Esquel*, Formosa, Jujuy,, La Rioja, Mar del Plata, Mendoza, *Neuquen*, Posadas, *Río Gallegos*, Salta *San C. de Bariloche*, San Juan, San Luis, Santa Rosa, Santiago del Estero, *Trelew*, Tucumán, *Ushuaia, Viedma* y *Zapala*.

● REDES ZONALES

Las redes zonales incluyen veinte centros ubicados en ciudades menores que aquellas. Se agrupan en una red zonal, las estaciones situadas dentro de la zona de influencia de un mismo centro nacional, a través del cual se comunican con el resto del país.

La nómina de los lugares donde habrá redes zonales es la siguiente: Concordia, El Dorado, General Pico, Gualeguaychú, *Ingeniero Jacobacci*, La Quiaca, Paso de los Libres, Presidencia Roque Sáenz Peña, *Puerto Deseado*, Puerto Iguazú, *Puerto San Julián*, *Puerto Santa Cruz*, Río Cuarto, *Río Grande*, San Francisco, *San Martín de los Andes*, San Rafael, San Ramón de la Nueva Orán, Villa Angela y *Yacimiento Río Turbio*.

● REDES RURALES

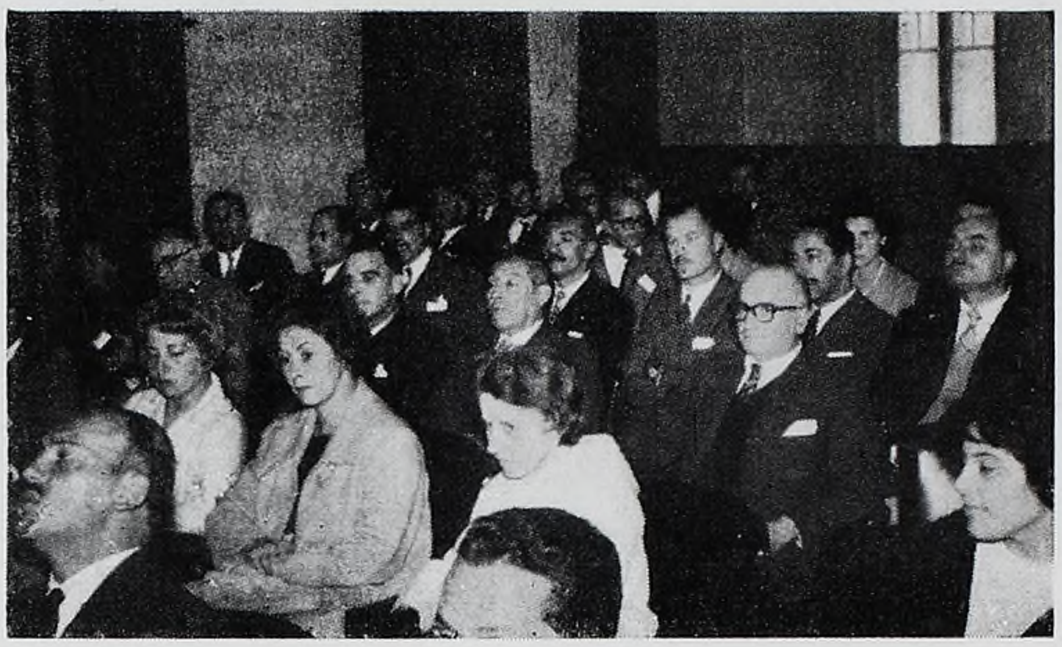
Las redes rurales se instalarán para cubrir poblaciones de poca importancia. Sumarán 53 en total, agrupadas en doce centros importantes, siendo numerosos los parajes patagónicos que han de beneficiarse con el nuevo sistema. Veamos la nómina de centros comprendidos en las redes rurales:

Alto Río Senguer, Aluminé, Andacollo, Bernardo de Irigoyen, Buen Pasto, Calafate, Campo Grande, Chos Malal, Colonia Castelli, Colonia Las Heras, Comallo, Comandante Fontana, Dique Los Molinos, El Bolsón, El Cuy, El Pintado, Estanislao del Campo, Gan Gan, Gobernador Gregores, Ibarreta, Lago Blanco, Lago Fontana, Lago San Martín, Laguna Blanca, Las Cuevas, Las Lomitas, Libertador General San Martín, Limay, Mahuida, Maquinchao, Mencué, Monte Carlo, Olegario V. Andrade, Paso de Indios, Perito Moreno, Pirané, Pozo del Tigre, Puelén, Puerto Blest, Puerto Esperanza, Puerto Libertad, Puerto Mineral, Puerto Panambí, Río Mayo, Río San Antonio de los Cobres, San Antonio de los Cobres, San Antonio Oeste, San Pedro, Tartagal, Telsen, Traful, Valcheta y Villa Angostura.

Cabe señalar que muchas de las estaciones mencionadas reúnen, a la vez, las características de nacionales y zonales, y algunas como Bahía Blanca, Clorinda, *Comodoro Rivadavia*, Corrientes, El Dorado, Mar del Plata, Posadas, *Puerto Deseado*, Puerto Iguazú, *Puerto San Julián*, *Puerto Santa Cruz*, *Río Gallegos*, *Río Grande*, *Trelew* y *Ushuaia*, añaden a su característica la de ser al mismo tiempo, centros costeros, esto es, poseen servicios de comunicaciones con barcos en alta mar.

Las estaciones ya habilitadas y en pleno funcionamiento, están situadas en: *Buen Pasto*, *Colonia Las Heras*, *Comodoro Rivadavia*, *Puerto Deseado*, *Río Gallegos*, *San Carlos de Bariloche* y *Puerto San Julián*, que es la última que entró en servicio, con un interesante intercambio de mensajes de salutación entre el subsecretario de Comunicaciones, ingeniero César Benito Pertierra, y el senador nacional por la provincia de Santa Cruz, doctor Carlos M. Lebrero. El moderno sistema de comunicación instalado en Puerto San Julián, está capacitado para emitir por medio de teletipos, tránsito telegráfico público y atención del servicio móvil con barcos de altamar.

PRIMER CONGRESO PATAGONICO DE MEDICINA



En la primera fotografía, el señor Carrizo, a cargo interinamente del despacho gubernativo, en el acto inaugural del Primer Congreso Patagónico de Medicina, acompañado en el estrado por ministros y el delegado brasileño doctor Alvaro Barcellos Ferreira. En la fotografía siguiente, parte del público que asistió a la ceremonia inaugural.

SU SEDE:

RIO GALLEGOS

EN la ciudad de Río Gallegos, capital de la provincia de Santa Cruz, se realizó del 14 al 21 de febrero el Primer Congreso Patagónico de Medicina, organizado por el gobierno provincial. Asistieron los siguientes delegados e invitados especiales:

De Porto Alegre, Brasil: doctores Alvaro Barcellos Ferreira, Arthur Mickelberg, Ari Barcellos Ferreira, Eno Barcellos Ferreira.

De Buenos Aires: doctores Carlos von Der Becke, Alfredo Buzzi, Carlina Mosca, Jorge Alberto Ferreira, Marcos Meerof, Roberto A. Garriz.

De Córdoba: doctores Raúl Ferreira Duarte, Raúl Audenino, José Antonio Pérez, Lidio G. Mosca.

De Río Negro: doctor C. Cattáneo, de San Carlos de Bariloche.

De Chubut: doctor José F. Franzó, en representación del gobierno de esa provincia.

Especialmente invitados asistieron el vicerector de la Universidad Nacional de Buenos Aires, doctor Florencio Escardó y el organizador de la Escuela de Salud Pública de esa Universidad, profesor David Sevlever. También concurrieron los directores de varios hospitales y centros de salud de la Patagonia.

La inauguración del congreso tuvo lugar en el recinto de la Cámara de Diputados, dando la bienvenida a las delegaciones el diputado Luis V. Carrizo, a cargo del Poder Ejecutivo, y sus conceptos fueron agradecidos por los doctores Alvaro Barcellos Ferreira y Lidio G. Mosca, en nombre de los delegados brasileños y argentinos, respectivamente.

Intensa fue la tarea cumplida durante el congreso, cuyo temario fue desarrollado en el siguiente orden:

Dr. Alvaro Barcellos Ferreira trató el tema "Shock Fisiopatología y tratamiento"; Dr. Marcos Meeroff, "Colecistitis aguda"; profesor José A. Pérez, "Epidemiología, profiláxis y tratamiento de la tuberculosis pulmonar"; profesor Jorge A. Ferreira, "La obstrucción intestinal, fisiopatología y tratamiento"; Dr. Alvaro Barcellos Ferreira, "Alteraciones hemodinámicas en los vicios orovalvulares"; profesor Marcos Meeroff, "Problemas de diagnóstico de la úlcera gastroduodenal". Nuevamente el profesor Alvaro Barcellos Ferreira sobre el tema "Oclusión mesentérica aguda"; profesor Jorge A. Ferreira, "Fundamento del tratamiento quirúrgico".

El profesor Ary Barcellos Ferreira trató sobre "Insuficiencia renal aguda"; Dr. Eno Barcellos Ferreira, "Fiebre reumática"; Dr. Carlos von Der Becke, "Ciclo sexual femenino"; Dr. Raúl Audenino, "Diagnóstico precoz del cáncer de mama"; Dr. Roberto A. Garriz, "Fístulas y hemorroides"; Dr. Arthur Mickelberg, "Várices"; Dr. Marcos Meeroff, 'Hemorragias digestivas masivas"; Dr. David Sevlever, "La formación del médico para la sociedad actual"; Dr. José A. Pérez, "Tratamiento de la tuberculosis pulmonar"; profesor Jorge A. Ferreira, "Tratamiento de las perforaciones gastrointestinales"; profesor Alfredo Buzzi, "Diagnóstico y tratamiento de las arteropatías periféricas"; profesor Raúl Ferreira Duarte, "Cáncer del esófago"; Dr. David Sevlever, "El médico y su comunidad"; Dr. José F. Franzó, "Organización, integración y administración de los servicios de salud pública"; Dr. Arthur Mickelbelg, "Vasodilatadores"; Dr. Eno Barcellos Ferreira, "Botulismo". El Dr. Florencio Escardó disertó sobre "Problemas de la conducta del niño"; el Dr. Alfredo Buzzi sobre "Cirugía vascular y circulación extracorporal", y nuevamente el Dr. Florencio Escardó sobre "Desarrollo neurológico del niño".

GRAN VINO

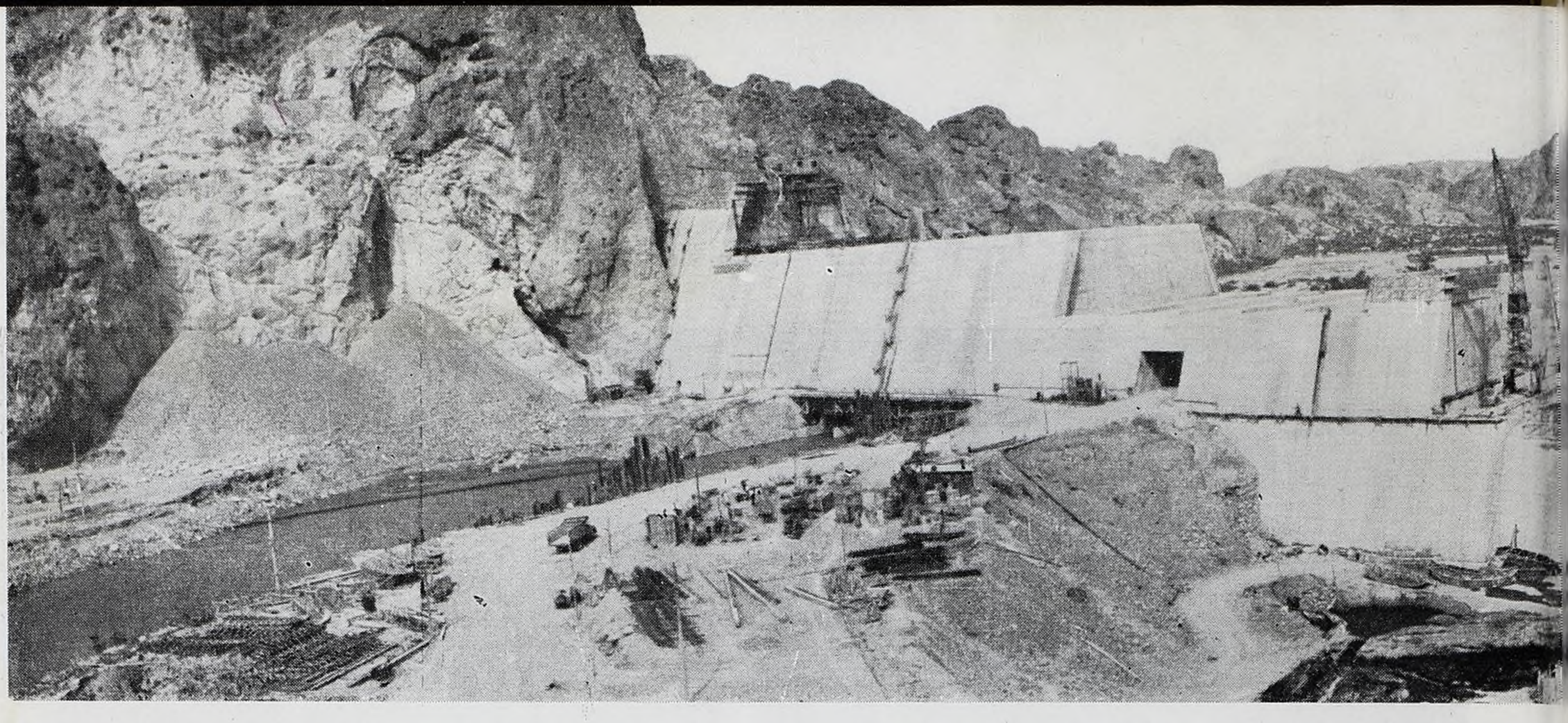
LA COLINA

AÑEJO TINTO

AÑEJO BLANCO

PINOT

RUBI



Vista del dique en construcción que permite apreciar la garganta natural de roca casi granítica que, taponada al frente con el gran muro de cemento, permitirá un embalse, a cota máxima, de 2.053 millones de m³ y el lago abarcará una superficie de 7.000 hectáreas, considerándose que será uno de los más grandes del mundo.

CHUBUT

LE PONE EL HOMBRO AL DIQUE AMEGHINO

Si los fondos calculados para financiar su realización hubieran afluído con igual o parecida frecuencia y espontaneidad que las buenas intenciones manifestadas desde todos los sectores en reconocimiento a su importancia fundamental, el dique Florentino Ameghino estaría concluído o próxima su terminación definitiva. Pero es el caso que las buenas intenciones no construyen, al menos con el sentido fabril y dimensional de la palabra, y la obra se encuentra sensiblemente retrasada, avanzando, cuando los trabajos no se hallan interrumpidos, con extrema lentitud por carencia de recursos financieros.

En un país tan proclive a la controversia como el nuestro, en el que difícilmente se anuncia o inicia una obra pública de envergadura sin que atruenen las opiniones disidentes, el dique Florentino Ameguino presenta el privilegio de una rara unanimidad favorable. Gobernantes y gobernados reconocen de consuno que este embalse dará la solución clave para el progreso definitivo del valle del Chubut. Lo malo es que, a pesar de esa coherencia en el juicio aprobatorio, la construcción no ha podido seguir un ritmo regular y ha ido perdiendo intensidad en forma creciente. Las alteraciones y retrasos en la dinámica del trabajo, se hacen sentir finalmente con una incidencia pronunciada en los costos, previéndose por consiguiente que el presupuesto inicial de 460 millones de pesos, calculado para toda la obra del embalse, llegará a una cifra muy superior a esa cuando se haya alcanzado el final.

Conviene recordar, para que se aprecie la dilatación que han sufrido las obras, que estas fueron iniciadas en el mes de junio de 1950 con los trabajos correspondientes a instalación de campamentos y otros complementarios, y en el año 1954 comenzaron en forma intensiva las tareas de ejecución de la represa, sobre un proyecto de Agua y Energía Eléctrica, fruto de los estudios técnicos practicados a partir de 1944.

Desde el comienzo aparecieron las dificultades: por inconvenientes para mantener en aquel aislado lugar la dotación completa y necesaria de mano de obra, por deficiencias en el suministro de cemento, por la escasez de fondos al reducir el gobierno nacional el monto de las partidas anuales. En la actualidad, opera contra la intensidad de los trabajos la situación de mengua económica que padece el país.

El dique se construye en un gran socavón de pórfido cuarcífero existente en el paraje donde el río Chico tributa sus aguas al río Chubut. La idea de su ejecución viene del reclamo que durante décadas formularon los pobladores del valle inferior, que a través de los años han soportado periódicas devastaciones por la impetuosidad del río.

El propósito es que el dique sirva a una doble misión: controlar las aguas, volcándolas mediante un riego racional sobre las tierras cultivables y producción de energía en cantidad sobrada para electrificar todo el valle y alimentar industrias. El aprovechamiento integral del río con la terminación de la gran represa en construcción, permitirá, pues, modificar por completo la potencialidad económica de esa región de la Patagonia. Si en la actualidad, contando con un sistema de riego rudimentario, precario y oneroso, el valle chubutense presenta un compacto conjunto de chacras que cultivan alfalfa, trigo, avena, centeno, cebada, verduras y frutales de ponderable calidad en un área de 12 mil hectáreas, el escenario cobrará grandiosidad virgiliana cuando el almacenamiento del agua permita ampliar el riego a 35 mil hectáreas.

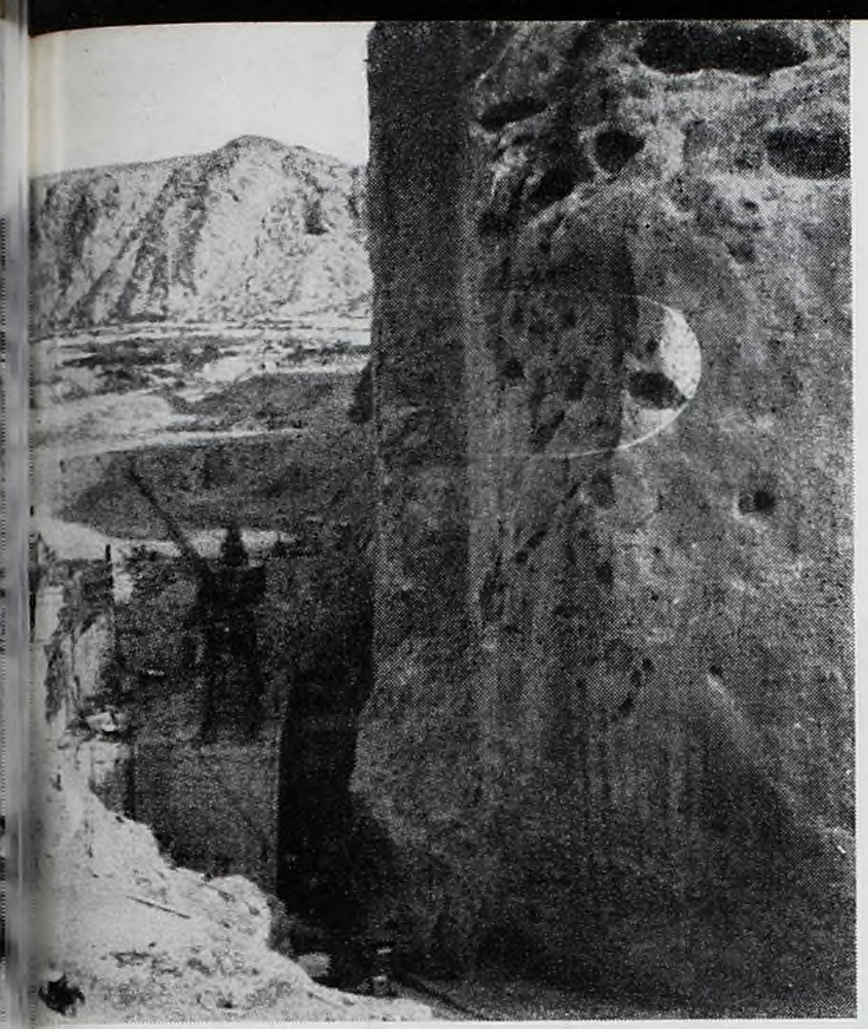
Compenetrado cabalmente de la importancia fundamental de esta obra, el gobierno de la provincia de Chubut ha tomado medidas acertadas y precisas para impedir que los trabajos de construcción se paralicen. Por reciente convenio con Agua y Energía acordó facilitarle 40 millones de pesos, de los que hizo la primera entrega de 10 millones. Con el dinero de esta aportación chubutense, Agua y Energía asegurará la continuación de los trabajos hasta el mes de diciembre, confiándose que para entonces se haya aprobado y puesto en efectiva acción un nuevo plan de financiación.

De que así ha de suceder se desprende del "acta de Rawson", en la que hay coincidencia de buenas intenciones entre el gobierno de la Nación, representado por el ministro de Economía, y el gobierno de la provincia, por quien firmó el documento su titular. Ante la lectura de esa acta no podemos ser pesimistas, sino creer que, ahora sí, las obras del dique cobrarán un impulso ininterrumpido hasta el final.

EL "ACTA DE RAWSON".

"El Poder Ejecutivo de la Nación, representado en este acto por el Ministro de Economía, ingeniero Alvaro Alsogaray, y el Poder Ejecutivo de la Provincia del Chubut, representado a los mismos efectos por el señor gobernador doctor Jorge Galina, coinciden en las siguientes declaraciones y propósitos:

"1º) La continuación y terminación de las obras del Dique Florentino Ameghino en el más breve plazo, constituye un objetivo del más alto interés para las economías Nacional y



Provincial. En consecuencia, las partes convienen en estudiar una solución conjunta y definitiva del problema financiero que permita acelerar las obras y asegurar su terminación en tiempo y oportunidad, mediante el concurso de ambas partes y de los sectores interesados y beneficiarios de esas obras.

"2º) Que es preciso definir la situación creada a los regantes en lo relativo al nuevo canon de riego y el manejo y distribución del agua. En ese sentido el Poder Ejecutivo Nacional adoptará medidas para que se postergue el cobro del canon hasta que se haya obtenido una solución integral y definitiva del problema.

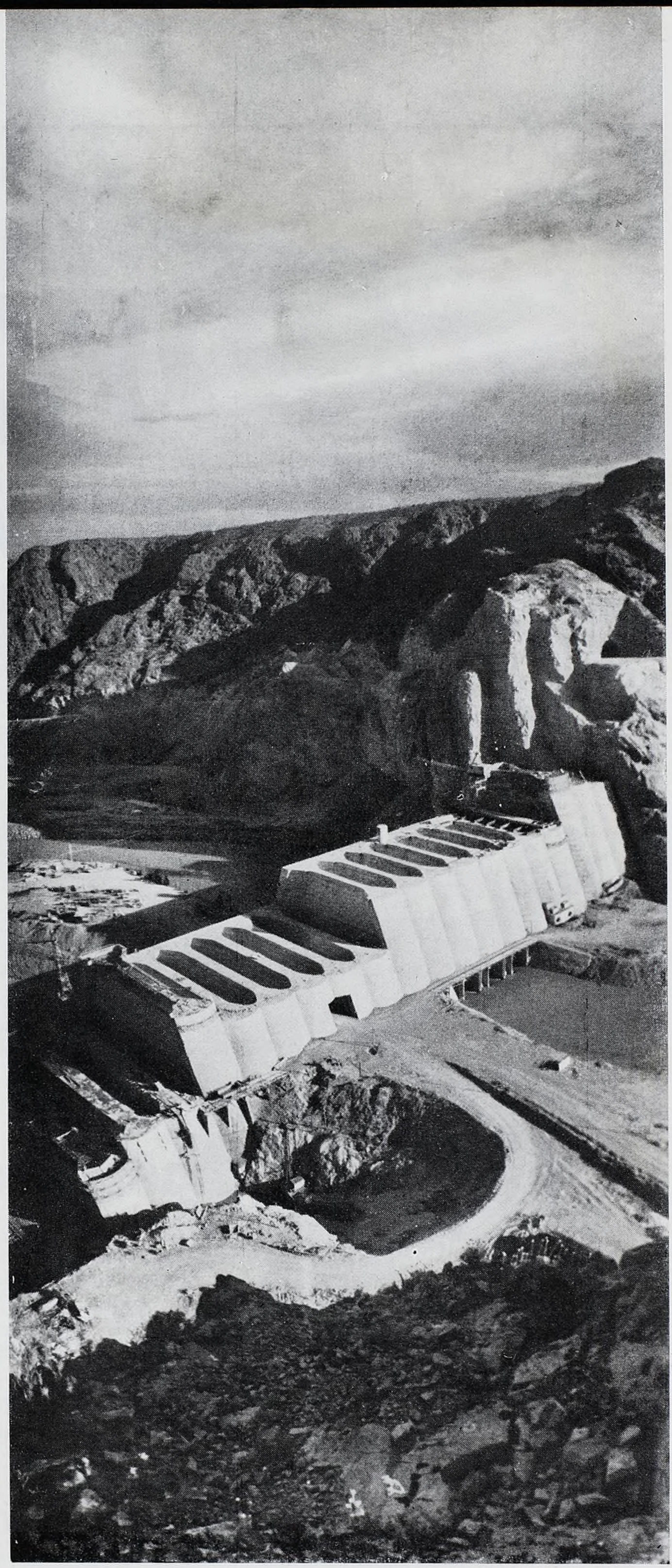
"3º) Que la conclusión y puesta en funcionamiento del Dique y Usina Hidroeléctrica de Florentino Ameghino, exige preveer desde ya el mejoramiento y sistematización de la red actual de riego; la ampliación del sistema con el agregado de veinte mil hectáreas y la construcción de las líneas de alta tensión que permitan distribuir y aprovechar la energía hidroeléctrica generada en el Dique en toda la región de su influencia. Todo lo cual debe ser programado convenientemente y asegurada su financiación con un régimen adecuado.

"4º) En mérito a las declaraciones precedentes, las partes acuerdan constituir dentro de los treinta días de la fecha una comisión mixta integrada: por dos representantes de la provincia del Chubut; dos representantes de Agua y Energía Eléctrica y un representante del Poder Ejecutivo Nacional que la presidirá para que estudie las medidas necesarias que cumplan los objetivos propuestos.

"5º) La Comisión Mixta se reunirá por primera vez en la ciudad de Rawson (Chubut) en la primera semana de abril próximo, y dentro de los sesenta días posteriores a su constitución propondrá a las partes un plan concreto de soluciones para los problemas expuestos precedentemente.

"6º) En este acto el Poder Ejecutivo de la Nación ratifica su voluntad de transferir las obras de riego a la provincia del Chubut, según los términos del proyecto de ley remitido al Congreso de la Nación para todas las provincias, y su deseo de que la administración de las obras y el manejo del agua se haga mediante el concurso de los propios usuarios organizados convenientemente.

"Las partes suscriben la presente acta en la ciudad de Rawson (provincia del Chubut), a los seis días del mes de marzo del año mil novecientos sesenta".



Vista del dique en construcción desde las alturas rocosas. De los 25 elementos de 10 metros de ancho cada uno que se construyen con cemento, los dos primeros están terminados y los demás en ejecución, a distintas alturas.

ROYCO

Sopa con pollo y fideos!

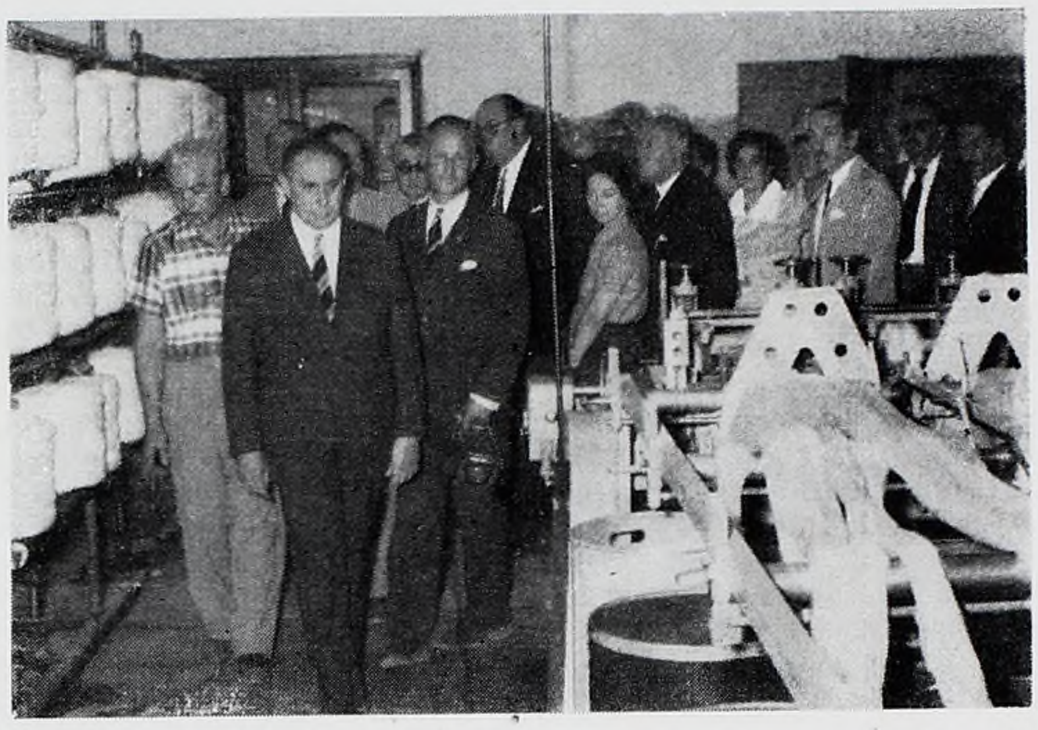
Apetitosa novedad!

- Ahora en la Argentina, la sopa de renombre mundial: Royco! La famosa sopa con pollo y fideos preparada de acuerdo a su exclusiva fórmula internacional.
- Royco es elaborada con ingredientes cuidadosamente seleccionados, para brindar la más deliciosa sopa que usted misma cocina en su casa!
- Sopa Royco viene en prácticos sobres de aluminio que la protegen y conservan por tiempo indefinido!
- Es fácil de hacer! Basta echar el contenido de un sobre de Sopa Royco en un litro de agua hirviendo, para obtener...

4 ricos platos en sólo 7 minutos!

MEDIDAS PARA LA PROMOCION DE INDUSTRIAS

Exención de impuestos y concesión de tierras fiscales en Chubut



El ministro de Economía, ingeniero Alvaro C. Alsogaray, en ocasión de su reciente viaje a la Patagonia, visitó distintas plantas industriales. En la fotografía lo vemos acompañado por el gobernador de Chubut, doctor Galina, y otros funcionarios, visitando una fábrica textil en Trelew. En esa ciudad y Puerto Madryn hay numerosas industrias montadas al amparo de las franquicias aduaneras.

Hay notoria preocupación en la Patagonia por obtener un cambio apreciable en las estructuras económicas regionales. La creciente actividad minera y las perspectivas que se abren para la industria, con la abundancia de gas, la electrificación que proveerá el dique Florentino Ameghino, la extracción pesquera y el envasamiento de productos marinos, abren anchas perspectivas para aguardar confiados el futuro del Sur. Las autoridades de las provincias australes muestran inquietudes evidentes y han auspiciado algunas medidas tendientes a favorecer la promoción industrial en todos los órdenes.

El gobierno de la provincia de Santa Cruz ya ha suscripto un contrato para la radicación de una planta petroquímica, y se anuncian otras radicaciones importantes en esa provincia, y el gobierno de Chubut ha dado varias disposiciones para facilitar la instalación de nuevas plantas industriales, mediante la exención de gravámenes y la otorgación de tierras en condiciones muy favorables.

LA EXENCION DE IMPUESTOS

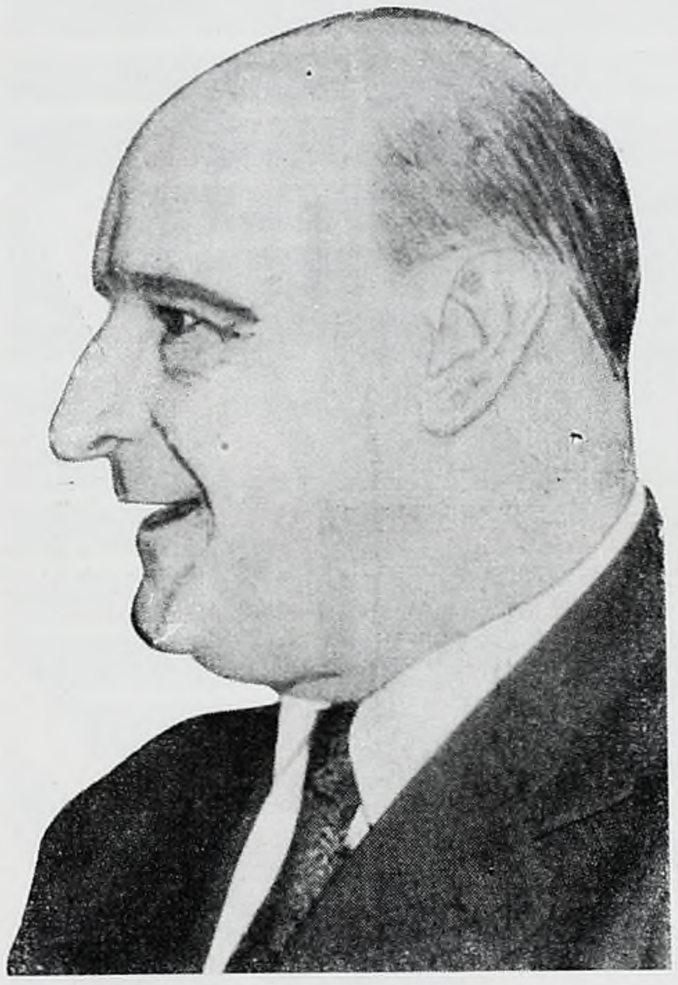
Una de las últimas resoluciones del gobierno de Chubut ha consistido en un decreto por el que se disponen exenciones impositivas durante 10 años a las industrias que se radiquen en el territorio provincial y para las que se encuentren ya establecidas. La exención impositiva comprende los siguientes rubros:

a) Impuesto a las Actividades Lucrativas.
b) Impuesto Inmobiliario.
c) Impuesto de Sellos.
d) Todo impuesto nuevo que grave la actividad industrial.

Señala el decreto que estas exenciones están referidas únicamente a las actividades industriales, y cuando coexistan con alguna de otra índole, deberá llevarse una contabilidad discriminada por rubros.

LA CONCESION DE TIERRAS PARA LA INDUSTRIA

También el gobierno de Chubut, animado del propósito antedicho de promover la radicación de nuevas industrias y facilitar el desenvolvimiento de las existentes, dió un decreto que lleva el número 693, estableciendo las condiciones en que cederá lotes de tierras fiscales con destino a la construcción de fábricas e instalaciones accesorias.



El gobernador de Chubut, doctor Jorge Galina, cuya acción se orienta hacia la industrialización de la provincia de su mando, acordando diversas facilidades para la radicación de industrias.

El citado decreto expresa:

Visto la Ley 172 modificatoria del artículo 3º del decreto-ley Nº 5, y considerando:

Que la misma establece que el P. E. reglamentará un régimen de fomento para la adjudicación de tierras fiscales con destino a la actividad industrial que se radique en la provincia. Por ello y atento a lo informado por el Ministerio de Economía, el gobernador de la provincia del Chubut, decreta:

Art. 1º — A las empresas industriales que se radiquen en la provincia, el P. E. concederá en venta en condiciones de fomento, tierras fiscales de su dominio, para el emplazamiento de plantas industriales y construcciones e instalaciones accesorias previstas en el Art. 9º del decreto-ley Nº 5.

Art. 2º — La presentación deberá efectuarse ante el Ministerio de Economía y en ella constarán los siguien-

San Julián

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

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

HOTEL "AGUILA"
DINKO SERVENTIC
GRANDES COMODIDADES PARA FAMILIAS Y PASAJEROS
Av. San Martín - Tel. 24 - C. Correo 47

LEONIDAS BOHMER
Despachante de Aduana y Agente Marítimo
CONTABILIDAD Y ADMINISTRACION
Representante de: antisárnicos "El Chajá"; empresa naviera José Peisci S.R.L.; consignatarios de frutos del país Juan Crouzel y Cía.; seguros "Providencia".
C. Correo 12 **Teléf. 86**

JUAN ARCAL
Compra y venta de haciendas
ANTISARNICOS - LANAS
MAQUINAS - SEGUROS
Avda. Zeballos **C. Correo 83**

tes datos: a) Descripción de la industria a instalar con la información necesaria para determinar la superficie a ocupar; b) Planos de construcción e instalaciones a realizar y ampliaciones previstas en las sucesivas etapas; c) Plan de inversión a realizar en cada etapa; d) Contrato social; e) Ubicación de la fracción solicitada o elementos a tener en cuenta para definir la misma; f) Plan de urbanización cuando le fuere requerido.

Art. 3º — Son obligaciones de las firmas adjudicatarias: a) Iniciar la instalación dentro de los seis meses; b) Realizar dentro del año la inversión mínima que se estipule en el respectivo decreto; c) Concluir la etapa inicial dentro de los tres años e iniciar las instalaciones que justifiquen el uso de la totalidad de la superficie adjudicada, dentro de los cinco años; d) Cumplir el plan de inversión del inciso c) del art. anterior; e) Ajustarse al plan de urbanización realizado o aprobado por el P. E.

Art. 4º — Los plazos y condiciones del art. anterior podrán ser prorrogados cuando razones de orden técnico o fuerza mayor así lo aconsejen. El incumplimiento de los mismos facultará al P. E. a decretar la caducidad de la concesión otorgada, sin que ello de lugar a indemnización en concepto de mejoras introducidas.

Art. 5º — Resuelta favorablemente la solicitud interpuesta por la firma, será adjudicada la tierra en concesión de uso. Se fijará en el respectivo decreto un monto mínimo de inversión, concluído el cual será acordado el título de propiedad.

Art. 6º — Cuando la instalación fuera realizada en etapas, se acordará el título en igual forma, cumplida la inversión mínima dentro de cada una de las mismas, manteniendo la concesión de uso para el resto, la que caducará a los cinco años de otorgada, para la superficie no ocupada en instalaciones.

Art. 7º — Las tierras solicitadas con destino a las construcciones accesorias, definidas en el Art. 9º del decreto-ley Nº 5 serán adjudicadas a especiales condiciones de fomento en todos los casos en que la firma financie las mismas.

Art. 8º — En las plantas urbanas de los núcleos industriales a que se refiere el art. 1º, el P. E. concederá en venta la tierra fiscal para vivienda familiar a actividades comerciales, deportivas, etc., no incluídas en el art. anterior, en las siguientes condiciones:

a) Solares para vivienda, uno por grupo familiar; b) Solares para actividad comercial, social, deportiva, etc. la superficie que demande el cumplimiento de la actividad.

En ambos casos se establecerán planes mínimos de inversión a cumplir por los adjudicatarios para obtener la propiedad definitiva.

Art. 9º — En los casos de que transcurridos los cinco años no hubieren sido realizadas las instalaciones previstas y la firma adjudicataria solicitara la opción de compra, la misma podrá concretarse previo cumplimiento de lo establecido en el art. 3º del decreto-ley Nº 5 modificado por la ley Nº 172 y el precio que resultare de la revaluación que se efectúe en la fracción a ese momento.

Art. 10º — En los casos que se estimen convenientes, se podrán acordar hasta cinco años de plazo para los pagos que correspondieren.

Sr. ANGEL IPPOLITO

Deseamos aclarar una confusión de nombres. En la edición anterior, al ocuparnos en la página 23 del pionero de la esquila contratada, señor Nicolás Ippolito, manifestamos que su principal colaborador y sucesor en esas actividades era su hijo Nicolás. He ahí el error. El señor Nicolás Ippolito está dedicado a actividades comerciales en la capital federal, siendo en realidad el señor Angel Ippolito el que acompañaba a su señor padre en aquellas faenas de esquila y quien, además, al fallecer su progenitor, ha continuado con la empresa atendiendo la esquila de los más importantes establecimientos ganaderos de la provincia de Buenos Aires.

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

El sabio belga y jefe de la expedición del "Bélgica", Adrián de Gerlache de Gomery.

Adrián de Gerlache de Gomery

EXPLORADOR DE AMBAS REGIONES POLARES

Primero que invernó en la Antártida

HALLABASE la curiosidad de los hombres de ciencia entregada aún a la exploración y reconocimiento de las tierras desconocidas inadvertidas en la inmensidad de los continentes cuando un sabio belga, joven, modesto y de apariencia tímida, pero movido por el resorte íntimo de la decisión y del espíritu de investigación, puso los ojos en las inmensas planicies heladas que constituyen el casquete del globo terráqueo. Este hombre era el barón Adrián de Gerlache de Gomery, nacido en Hasselt en 1866. Había ingresado en la marina de guerra de su patria en 1890, y regresaba de un viaje a Groenladia, que le había producido una honda curiosidad científica. Desde ese instante sus proyectos se concretaron en una expedición al Polo Sur, que llevó a efecto valiéndose de los medios más modestos, e interesando con su palabra enardecida a los habitantes de su país. El mismo emprendió una campaña de propaganda, que duró tres años, a través del territorio belga, señalando las posibilidades que para la investigación científica y para Bélgica en particular promovería un viaje de aquella naturaleza. Ciertamente, encontró a su paso escépticos inconmovibles, pero su entusiasmo prendió en espíritus generosos y filantrópicos, que le proporcionaron los medios para realizar sus sueños.

El 16 de agosto de 1897 el barón de Gerlache se embarcaba en una pequeña nave de 244 toneladas, cuyo nombre, "Bélgica", ha quedado inscripto en la historia de las exploraciones polares como el primero que inició la serie gloriosa de estos viajes reveladores del misterio que rodeaba los extremos del eje del mundo.

Siguiendo la ruta luminosa de Dumont D'Urville, el sabio belga, que llevaba por compañeros a Lecointre, Ronald Amundsen, Arctowsk y Cook, de grata recordación posteriormente en esos mismos afanes, descendió hasta el Cabo de Hornos, e internándose hacia el sudoeste descubrió las tierras que luego se llamaron de Palmer y de Graham, regresando al cabo de quince meses con valiosas colecciones científicas.

Extendió asimismo la carta de navegación sobre estas vastísimas regiones, e hizo estudios completos sobre un enorme banco de hielo, que a la deriva marchaba hacia el oeste. Por primera vez los hombres de tierras cálidas invernaban en las desoladas sábanas polares.

Aquel viaje fue una revelación para el mundo entero. Sólo había costado 300,000 francos, y los resultados obtenidos eran cuantiosos. Desde ese instante quedaba abierto el camino de las grandes exploraciones glaciales, que prosiguieron con tenacidad los demás países marítimos en un afán de competencia, guiados por Scott, Drygalski, Charcot, Nordenskjold, Shackleton y Amundsen, entre los primeros que imitaron la magnífica empresa.

Una obra monumental fue la consecuencia inmediata del viaje de la "Bélgica": "Relación científica de la expedición antártica belga", 1901, y un año después el complemento de aquella: "Viaje de la Bélgica".

Gerlache de Gomery continuó sus exploraciones. En 1901 hizo un viaje al servicio de Francia, con fines de investigación zoológica, al golfo de Persia. En 1905, invitado por el duque Felipe de Orleans, penetró en el atlántico Norte, exploró la costa de Groenlandia y llegó hasta los 79 grados de latitud norte, aportando una interesante relación sobre aquellas regiones y descubriendo una nueva ruta hacia el extremo norte, en dirección a la Nueva Zembla y el mar de Kara. En 1909 visitó otra vez a Groenlandia, y poco después las Tierras de Francisco José. Estos tres cruceros se cuentan entre los más útiles realizados por los mares árticos.

Falleció Gerlache de Gomery en el mes de febrero de 1935, hace ahora 25 años, circunstancia que ha motivado este recuerdo.

Primer oficial del Bélgica en su historico viaje a la Antártida, fue el famoso explorador noruego Roald Amundsen, vencedor de ambos polos y que desapareció en el del norte cuando iba en auxilio de otros exploradores demorados. Amundsen, 15 años después de participar en la expedición de Gerlache, descubrió el Polo Sur, el 14 de diciembre de 1912 a las 3 de la tarde.

FIDEERIA

"SANTA CLARA"

Soc. Resp. Ltda.

Cap. m$n. 600.000.—

Fábrica de pastas alimenticias

"SANTA CLARA"

"La Europea"

"Pastasán"

Paseo Colón 1590
Buenos Aires

Teléfonos
26 Garay 0702-03

Memorias de un viajante

TENGO dicho a los lectores de esta revista algunos recuerdos de mis andanzas por la Patagonia, viajes que inicié con muestrarios a cuestas hace treinta y tantos años.

Hace tiempo ya, que dejé de enviar mis memorias a esta revista. Tal vez, como dice la gente sencilla y franca de allá, del Sur, por "no incomodar". O tal vez porque no se me ocurría nada que considerara de interés para el lector. Pero, sucede que de pronto nos asalta un nombre o un suceso que estaba hundido en los repliegues de la memoria y se ilumina un ancho escenario de cosas olvidadas. Es lo que ha vuelto a sucederme y por eso reaparecen estos apuntes, que no tienen otra significación, para mí, que la muy cara de una nostálgica evocación, y para los lectores, quiero suponer, el valor de una noticia o, puede ser, el de una incitación a reavivar los propios recuerdos adormecidos.

AQUEL CHAPUZON EN EL MAR...

Estuve entre los venturosos desventurados que embarcaron en el "Monte Cervantes" en viaje de recreo hacia los Canales Fueguinos, viaje que se interrumpió dramáticamente en el canal de Beagle.

Acaban de cumplirse treinta años de aquel acontecimiento que en su hora tuvo entretenidos a todos los habitantes del país que devoraban los diarios para enterarse de los detalles del drama. Valgan los seis lustros para justificar el recuerdo.

El "Monte Cervantes" era un navío construído en 1927 en astilleros de Alemania, de trece mil toneladas de porte bruto y cuyo costo fue de unos nueve millones de marcos oro. Estaba dotado de confortables dependencias y poseía todas las características de los buques modernos en sus instalaciones igual que en sus maquinarias.

Iniciada la travesía turística, nos embarcamos alrededor de 1.200 personas, las que, sumadas las 320 que integraban la tripulación, hacíamos un pequeño mundo humano disfrutando de un viaje placentero... hasta que al buque se le ocurrió navegar sobre una roca.

Era alrededor de las 12 y 45 del 22 de enero de 1930 cuando al avanzar por las inmediaciones del faro "Les Eclaireurs", el "Monte Cervantes" se sacudió en toda su estructura al chocar con una masa rocosa y por el impulso de sus poderosos motores corrió como sesenta metros sobre las rocas y allí quedó acostado sobre babor y con la proa sepulta en el mar.

Fue un minuto. Qué, ni un minuto. Pensamos que el buque se hundía irremediablemente y con nosotros dentro. Imposible describir el pavor de ese instante, del que nos repusimos prontamente, porque enseguida vimos que el buque quedaba cabalgando entre dos rocas, y así se sostuvo todo el tiempo necesario para arriar los botes salvavidas y ponernos a salvo. ¡Qué rapidez en la maniobra! En 55 minutos habían descendido al mar 26 botes con todo el pasaje y la tripulación.

En el primer momento, claro, menudearon las escenas que es de imaginar, algunos gritos y estallidos nerviosos, pero a fuer de sincero y no por presumir de valeroso, sino por fidelidad en el relato, debo advertir que tras el primero y lógico azoramiento, todos nos comportamos con serena y solícita solidaridad. Principalmente fueron admirables las damas, que una vez ubicadas en los botes hasta tuvieron humor para hacer chanzas sobre el aspecto que tenían con los salvavidas puestos, los cabellos lacios por la mojadura y vestidas de cualquier modo.

Desasosiego y pesadumbre vinieron después, cuando comprobamos que estaba perdido el equipaje y que con el navío se hundía su capitán, don Teodoro Dreyer, un auténtico caballero del mar al que todos los pasajeros distinguíamos por su cordialidad y compostura.

Luchando contra el fuerte oleaje y las escabrosidades costeras, nuestra lancha punteó y desembarcamos. Otros botes nos siguieron. Algunos más anduvieron a la deriva siendo recogidos horas más tarde por el escampavía "Vicente Fidel López". Nos cobijamos en unos acantilados, de ahí pasamos a un bosquecillo próximo donde hicimos una gran hoguera, pero como no era del caso permanecer aislados, nos echamos a andar por los desfiladeros del paraje conocido por el Túnel; a las cinco horas de marcha llegamos al galpón de un aserradero.

Confieso que no me ví en el naufragio en la necesidad (y si me hubiera visto en el trance quien sabe...) de repetir el gesto de don Luis Viale: "Sálvese usted señora...". En cambio, con gran entereza, cedí mis zapatos a una señorita que había desembarcado descalza. La caminata de cinco horas sobre un terreno sembrado de guijarros me quedó grabada en los pies...

CON MIS VALIJAS A CUESTAS...

Repuesto de aquellos sofocones y con la gratitud en el alma por la fraternidad hospitalaria del vecindario de Ushuaia, mientras los demás náufragos retornaban a Buenos Aires yo iba a Río Gallegos. Al partir en viaje de turismo había enviado mis muestrarios con el "Asturiano", y en el "Gran Hotel" me aguardaban. Sin precisar fechas, diré que mi llegada concordó con el viaje que realizaba el entonces embajador de España y galano escritor, Ramiro de Maeztu, y también con el primer avión de Aeroposta Argentina. Sin alcanzar tanta notoriedad, mi presencia no pasó desapercibida, pues mi condición de náufrago me daba cierto atractivo novedoso.

A propósito del primer vuelo hasta Río Gallegos de un avión de la Aeroposta, recuerdo que pude ser el primer pasajero que embarcara en Río Gallegos, lo que no ocurrió dado que tenía yo trabajos por delante a realizar en el pueblo. Pude ser el primer pasajero, digo, por mi amistad con el mecánico Aricena, y no siendo del todo desconocido para Luro Cambaceres, me hubiera facilitado el embarque.

Pero volvamos al tema. Llegó el avión de Aeroposta con Rufino Luro Cambaceres, con Antonio de Saint Exuperi y con mi amigo Aricena. Habían hecho el viaje para estudiar ese y otros campos de aterrizaje a fin de prolongar la línea que por entonces sólo llegaba hasta Comodoro Rivadavia. Su informe favorable dió el conocido resultado, y el avión pasó a ser medio de transporte usual en aquel extremo del mundo.

¡Lo que el progreso de la Patagonia debe a la aviación!

Pero prosigamos, porque también yo, de Río Gallegos, comencé a trajinar hacia el norte con mis valijas a cuestas. Tengo en mi libreta anotado de aquellos días un dato muy interesante, que hoy parece una fantasía económica.

Es el precio que pagaba el frigorífico de San Julián en esa faena. Cordero congelado, 0.47½ el kilo; rechazo, 0.23; capón congelado, 0.27; rechazo, 0.13½; flacos, 0.10; oveja, 0.22.

Uno piensa que entonces sí podían comerse buenas churrasqueadas por poca plata, pero también recuerda el valor inalcanzable que tenía el dinero y reflexiona: más o menos, todo está como era entonces...

Otro dato interesante de esos mismos días. En ese año 1930 tuvieron lugar los primeros ensayos de transporte de corderos y capones al frigorífico en camiones. Antes, todos eran arreos, con el consiguiente enflaquecimiento por el camino. El frigorífico alentó el nuevo sistema de traslado, anunciando el Sr. Aune que pagaría 0.50 de bonificación por cada cordero transportado en camión.

Prosiguiendo mi viaje hacia el norte, me encontraba en Puerto Madryn cuando llegó a ese lugar en su viaje Nº 30 la histórica e inolvidable fragata Sarmiento. Con un asado con cuero agasajamos a los marinos y cadetes. En el discurso de ofrecimiento estuvo muy elocuente el doctor Rafael Cosentino, y el agradecimiento, en nombre de los marinos, corrió a cargo de quien ya se manifestaba como un historiador de rango: el teniente de navío Héctor R. Ratto, que tanto colaboró en *"Argentina Austral"*.

SEGUNDO MARCOPOLO
(Viajante)

ROMPEHIELOS

"GLACIER"

Tras su campaña antártica del verano 1959/60, visitó el puerto metropolitano el rompehielos "Glacier", de la marina de los Estados Unidos de América del Norte. Su presencia en nuestro puerto atrajo la curiosidad de mucho público y concitó la simpatía general. El "Glacier", en su última actuación antártida obtuvo gran notoriedad por la decisión solidaria de su comando de ir en auxilio del rompehielos argentino "General San Martín", que estaba oprimido en un campo de hielo muy sólido. Ese auxilio suponía librar una batalla de 700 millas a través del hielo compacto y las aguas embravecidas, pero finalmente la nave argentina pudo salirse por sus propios medios y el "Glacier" viró hacia aguas menos turbulentas. De paso, sin embargo, pudo ayudar al "Kista Dan", que también estaba aprisionado en los hielos, y uno de sus helicópteros rescató a siete argentinos, devolviéndolos a su base.

El "Glacier" está accionado por 10 motores "Fairbanks-Morse", los que generan 21.000 H.P. para dos motores "Westinghouse", movidos por los ejes de las hélices. Este es el más grande grupo diesel-eléctrico instalado en un buque de superficie hasta la fecha. Desplaza el "Glacier" 8.600 toneladas y tiene 95 metros de largo.

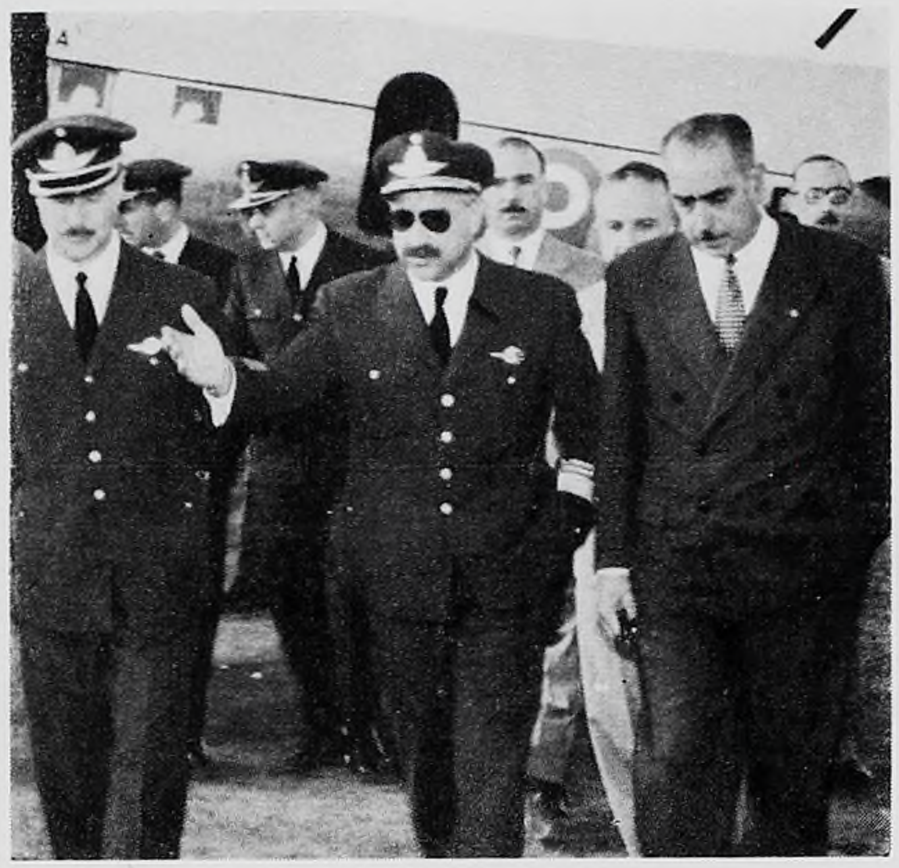
En cierto sentido el "Glacier" es una comunidad en movimiento para estudiar el océano. Los laboratorios construídos en el barco incluyen oceanografía, meteorología y fotografía.

El oceanógrafo de la Marina de los EE. UU. fue destinado a este barco para la reciente temporada de operación "Deep Freeze". El y una tripulación de especialistas enlistados llevaron un intenso programa de estudio de la vida oceánica y marina, no sólo en la Antártida sino a lo largo de todo el viaje del "Glacier", tanto de ída como de vuelta de la Antártida.

Técnicos de tiempo, también alistados, han mantenido constantes señales en las vecindades del barco, incluyendo estudios de los aires, y han dado informaciones y pronósticos a barcos y estaciones próximas al "Glacier".

En el hangar de los helicópteros, adyacente a la cubierta de vuelo, pueden entrar dos helicópteros Sikorsky (HRS) y un avión Bell (HUL). El taller de reparaciones tiene facilidades completas.

Llevando una carga completa de combustible de 800.000 galones (algo así como 4 millones de litros), el "Glacier" puede andar 15.000 millas (27.000 km.) a una velocidad de 15 nudos (27 km.). Su velocidad máxima es 18,6 nudos (35 km.). Puede aprovisionarse por seis meses. Fue puesto en servicio en mayo de 1955.



Visitó Río Gallegos el secretario de Aeronáutica, brigadier Ramón Abrahin, quien fue recibido en el aeródromo por el gobernador de la provincia, doctor Paradelo, y los vemos en la fotografía dirigiéndose hacia la aeroestación.

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 - Representaciones - Seguros
Telegramas "ASEGOVIA"

JUAN LIEGEOIS
REPRESENTACIONES - COMISIONES
CONTABILIDAD
SARMIENTO 24

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

BASTA DE

DOLORES de CINTURA...!

con la legítima

FAJA **LUMBAR** ®

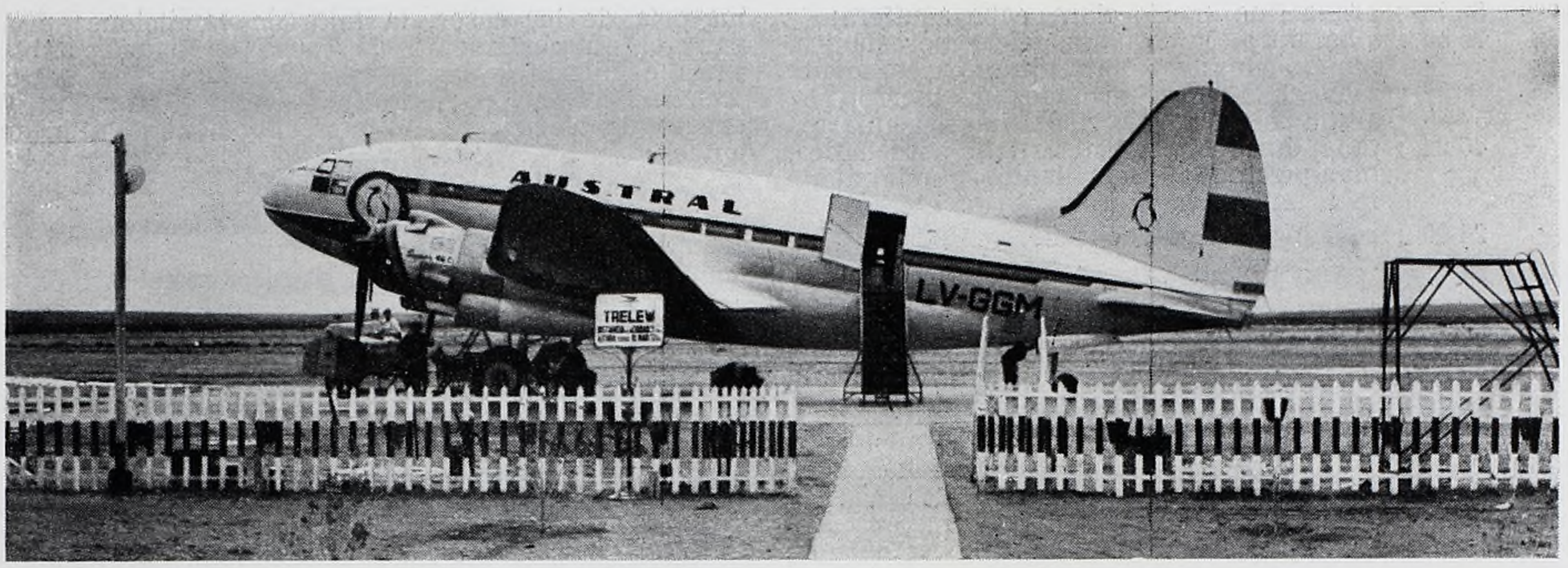
PRECIO PRESENTACION
MODELO HOMBRES
$ 395.-
MODELO SEÑORAS $ 450.-
VENTA EXCLUSIVA
EN FARMACIAS

La faja lumbar sostiene los riñones y mantiene abrigada la parte de la espalda en donde se producen el lumbago y otros dolores similares. Al brindar un calor suave y permanente, alivia el dolor gracias a su abrigado tejido compuesto de lana que tratada por un procedimiento especial tiene la elasticidad necesaria para que sin deformarse se adapte a quien la usa, protegiéndolo contra el frío y la humedad.

Recuerde: Cintura con calor y adiós dolor!

PARA OBREROS CHOFERES, DACTILOGRAFAS, RELOJEROS, LUSTRADORES CARTEROS, COSTURERAS, EMPLEADOS DIBUJANTES, ETC.

Johnson & Johnson
de ARGENTINA S.A.C. e I.



El aeródromo de Trelew, fotografía tomada desde la aeroestación en momentos que operaba un avión de pasajeros de la empresa transportadora "Austral".

PROVISION DE AGUA AL AERODROMO DE TRELEW

por CARLOS FEDERICO ROSENTHAL

EL AERODROMO de Trelew constituye indudablemente un punto de importancia debido a su intenso tráfico derivado de su posición como centro comercial, estratégico y escala hacia zonas más alejadas. Atendiendo a estas consideraciones y con la finalidad de proveerlo de agua para atender sus crecientes necesidades, la Dirección General de Infraestructura de Aeronautica dispuso la ejecucion de una perforacion dentro del perímetro del aerodromo mencionado, acordando a tal efecto el traslado a Trelew de uno de los equipos perforadores dependientes de aquella.

Es un hecho bien conocido que la carencia de recursos hídricos, superficiales y subterraneos, constituye un problema de magnitud que se hace sentir en forma aguda en la Patagonia extra-andina, demorando el progreso de amplias zonas y configurando un paisaje de extrema aridez, que en forma monotona se extiende desde la region costera hasta proximidades de la cordillera. Este factor ha incidido en forma notable en el regimen de vida y trabajo, pues es muy improbable una activa colonización sin llenar previamente los requisitos minimos indispensables para la radicación de nucleos de población, vale decir, suelos aptos y agua, factores estrechamente vinculados entre sí.

Poblaciones como San Julián, San Antonio Oeste, Colonia Las Heras, se proveen de agua potable utilizando sistemas muy precarios, constituyendo tipicos ejemplos de la situacion comentada a la que impostergablemente debe procurarsele soluciones concordantes con el desarrollo alcanzado por esas localidades.

GEOLOGIA DEL SUBSUELO

La perforación fue ejecutada por el equipo Nº 3 de la Division Perforaciones e Instalaciones del Departamento Construcciones, con la finalidad de proveer agua potable al aerodromo. Mediante el muestreo sistematico de la perforacion pudo trazarse el perfil geologico y estudiar el subsuelo, llegandose a determinar a los 141 metros de profundidad el zocalo impermeable de la zona, constituído por rocas porfiricas y tobas asociadas. La profundidad total alcanzada fue de 152 metros, tras atravesar una potente serie tobaceo-arcillosa con intercalaciones de estratos arenosos que contienen las acuíferas. El primer estrato arenoso está ubicado en tobas duras, lajosas, blanquecinas a amarillentas, parcialmente manchadas por hidróxidos de hierro; en cambio el yacente del segundo estrato arenoso está constituido por una toba grisácea, blanda, arenosa. El espesor total de la serie tobacea es de 117 metros. A los 141 metros de profundidad se tocaron las tobas de pórfiro cuarcífero y habiéndose continuado hasta los 152 metros en rocas porfiricas extremadamente duras, se decidio suspender la obra y aprovechar la capa acuífera contenida en el segundo estrato arenoso, aislándose la primera capa. El perfil geológico proporcionado por la perforación es el siguiente de abajo hacia arriba:

metros 152-144 pórfiro cuarcífero;
144-141: tobas de pórfiro cuarcífero;
141-82 : toba blanda, grisácea, arenosa, parcialmente manchada por hidróxidos de hierro;

En venta en todas las sucursales de la
La Anónima

82-75 : arena fina, pardo clara, capa acuífera;
75-50 : toba dura, lajosa, superficie porcelánica, blanquecina a amarillenta, parcialmente manchada por hidróxidos de hierro;
50-45 : arena fina, pardo clara, capa acuífera;
45-24 : toba dura, lajosa, superficie porcelánica, blanquecina a amarillenta, parcialmente manchada por hidróxidos de hierro;
24-00 : rodados silíceos, obscuros. Rodados Patagónicos.

LA PERFORACION

La perforación fue ejecutada con un diámetro de 7 7/8 pulgadas hasta los 152 metros que es la profundidad total alcanzada, habiéndose ejecutado ensanchamientos a 11 pulgadas hasta 113 metros y a 15 pulgadas hasta los 21 metros de profundidad, decidiéndose utilizar la segunda capa acuífera. En consecuencia, y para el mejor aprovechamiento de la obra, se entubó con caño camisa de 12 pulgadas hasta los 21 metros, con caño camisa de 8 pulgadas hasta los 77 metros, cementándose, y se colocaron filtros tipo Layne de 6 pulgadas hasta los 87 metros, que es la profundidad total entubada. Se soldó un tapón metálico en el extremo final del filtro, agregándose grava como pre-filtro. El caudal de la capa, ensayado con compresor, es de 10.000 litros hora con un nivel piezométrico negativo de 25 metros.

RECURSOS DE AGUA

Cabe destacar que los resultados obtenidos en diversas perforaciones realizadas en zonas próximas (Trelew, Gaiman, Dolavon, Rawson), han confirmado los estudios geológicos de superficie que señalan las escasas probabilidades de alumbrar capas de agua potable en la región. Como es conocido, la potabilidad está directamente relacionada con el contenido de sales que poseen las capas de agua, influído por el poder de disolución de las aguas en su migración vertical.

El material tobáceo que conforma el subsuelo en amplias regiones de la Patagonia extra-andina y la disolución relativamente fácil de sus sales, implica, en la mayoría de los casos, la falta de condiciones propicias para el alumbramiento de capas de agua potable. En estas condiciones, las aguas procedentes de perforaciones, en la región, han demostrado poseer un fuerte exceso de cloruros y sulfatos, no siendo químicamente aptas.

A continuación nos referiremos a las características de las capas de aguas profundas descubiertas por la perforación en el aeródromo de Trelew. Fueron señalados dos niveles acuíferos, cuyos detalles son los siguientes:

1ª capa: 45-50 metros:

contenida en arena partida clara, fina a mediana. Inapta para el consumo por su elevado tenor en cloruros y sulfatos. Esta capa ha quedado aislada en la obra definitiva.

2ª capa: 75-80 metros:

contenida en arena parda clara, fina a mediana. Inapta para el consumo por su elevado contenido en cloruros (sabor salado) y sulfatos (efecto laxante). Químicamente no potable y sin contaminaciones bacteriológicas. El análisis químico realizado sobre una muestra inicial proporcionó el siguiente resultado: Color: incoloro. Olor: inodoro. Sabor: salino. Aspecto: turbio. Sales totales: 2200 ppm. Cloruros (en Cl.): 510 ppm. Sulfatos (en SO3): 470 ppm. Dureza (en CO3): 60 ppm. Nitratos: no contiene. Nitritos: no contiene. Amonio: no contiene.

El agua de esta capa es utilizada para riego, limpieza y atención sanitarios, siendo sometida al presente a tratamientos purificadores, procesos que permitirán solucionar integralmente el problema.

CONCLUSIONES

La perforación realizada en el aeródromo de Trelew soluciona el problema de abastecimiento de agua para sus distintas finalidades y proporcionó estimable información sobre la constitución del subsuelo, facilitando el conocimiento del techo del zócalo impermeable. Un antecedente más en el reconocimiento integral de nuestro subsuelo.

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.

PATAGONIA AL DIA

Río Gallegos se moderniza. Persuadidas sus autoridades de que una capital no sólo debe serlo sino también parecerlo, están empeñadas en dotarla de interesantes mejoras en el aspecto urbano. Detalle importante resulta el nuevo sistema de alumbrado en la calle Roca, arteria principal, iluminada con lámparas fluorescentes a vapor de mercurio, de 400 vatios cada una y colocadas a razón de seis por cuadra, sobre postes de hormigón armado de ocho metros de altura. Añadiremos que este sistema se extenderá a las calles San Martín, Urquiza y Alcorta, en sus tramos centrales, de manera que Río Gallegos tendrá una luminosidad nocturnal como de pleno "giorno".

* * *

En la Patagonia se tiene familiaridad con el avión. La gente va y viene por el aire. El que más o el que menos cumplió su bautismo de vuelo. Pero esa familiaridad con las alas mecánicas no aminora el carácter de noticia sobresaliente que tiene la que llega de Río Grande, Tierra del Fuego, y que es esta: En un apacible atardecer, la señorita Mercedes Elizalde, alumna del Aero Club local, realizó su primer vuelo sola, tripulando con maestría el avión en el que realizó todo su curso. Y unos días más tarde le fue entregado el brevet que la acredita como primera aviadora de Tierra del Fuego.

* * *

El nombre de un estudioso de la Patagonia y médico de filantópica actuación, será perpetuado en una calle de Alto Río Senguer. Es el nombre del doctor Federico Escalada, que en esa zona, precisamente, realizó sus primeras indagaciones sobre el más distante pasado de los pobladores autóctonos. Y otro nombre más se recordará allí mismo, poniéndolo a una calle. Es el del antiguo y destacado poblador don Víctor Antorena, que fue "modelo como vecino, como jefe de familia y como intendente municipal de este pueblo", según consigna reconocidamente la ordenanza aprobada. Los pueblos saben pagar con moneda de gratitud a quienes son útiles a sus semejantes.

* * *

Volvamos a Río Gallegos, donde evidentemente los barrios de casas para el personal administrativo que construye el gobierno, ensanchan y modernizan la parte urbana de la ciudad y alientan la iniciativa privada para reemplazar paulatinamente la antigua edificación de chapa y madera por bonitas residencias de material sólido. El rápido crecimiento de Río Gallegos, por lo demás, se denota en un detalle aparentemente superficial pero muy expresivo, y es que las autoridades han tenido que habilitar un servicio permanente de ómnibus para conectar las zonas céntrica y suburbana. La estadística de las primeras semanas indican que ese servicio mueve mil pasajeros por día.

* * *

Un plan de obras públicas que insumirá 142.000.000 de pesos en el año 1960 tiene en ejecución el gobierno de la provincia de Chubut, al que se añade el plan de inversiones de la Nación para esta provincia por un monto de 112.000.000 de pesos para el mismo período. Estos planes suponen construcciones escolares, de viviendas para el personal administrativo en distintas localidades, de un hotel en Rawson que insumirá 20.000.000 de pesos, puestos sanitarios, usinas hidroeléctricas y termoeléctricas en Río Pico, Trevelín, Sarmiento; suministro de agua potable a Sarmiento, Pirámides y Dolavon, estudio del problema del agua en Comodoro Rivadavia, etc. Pero sin duda la obra de mayor envergadura de las planeadas para este año será la electrificación que interconectará Trelew, Gaiman, Dolavon, Rawson y Playa Unión, todo el valle en una palabra, con una inversión prevista de 19.300.000 pesos.

* * *

Una interasente experiencia de atractivos resultados económicos se desarrolla en el oeste del Chubut, en 65 hectáreas ubicadas en las proximidades del lago Puelo, casi en el límite con Río Negro. Se trata del cultivo de lúpulo, que está produciendo 1.500 kilos por hectárea, siendo su precio en el mercado de $ 200 por kilo. Es decir, que cada hectárea está rindiendo unos 300.000 pesos por año.

"ACONCAGUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S. A.

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

OPERA EN SEGUROS DE:

VIDA
INCENDIO
PERDIDA DE BENEFICIOS
ACCIDENTES DEL TRABAJO
ACCIDENTES 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. José L. Cantilo
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. Aldo A. Cattáneo
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 ... Sr. Alfredo Peralta Ramos
Gerente General .... Dr. Luis F. Orcoyen

Sabor
y
Aroma

exquisitos!

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

¡OLE!

BEATRIZ SOLEDAD VALVERDE.

Así se llama esta precoz "cantaora y bailaora" de motivos españoles. Tiene solamente ocho años de edad y suscita admiración y aplausos con sus actuaciones. Es mascota del Club Bolístico Covadonga de Puerto Deseado, cuyos festivales la cuentan siempre como número de atracción. Cuando una delegación de esta entidad se trasladó últimamente a Comodoro Rivadavia, respondiendo a una invitación del Centro Asturiano, Beatriz Soledad tuvo oportunidad de actuar en el Salón Luso de la ciudad del petróleo con amplia aprobación de la numerosa concurrencia que colmaba la sala.

LEACH'S ARGENTINE ESTATES LTD.

PRODUCTORES

AZUCAR

ALCOHOL

•

INGENIO LA ESPERANZA

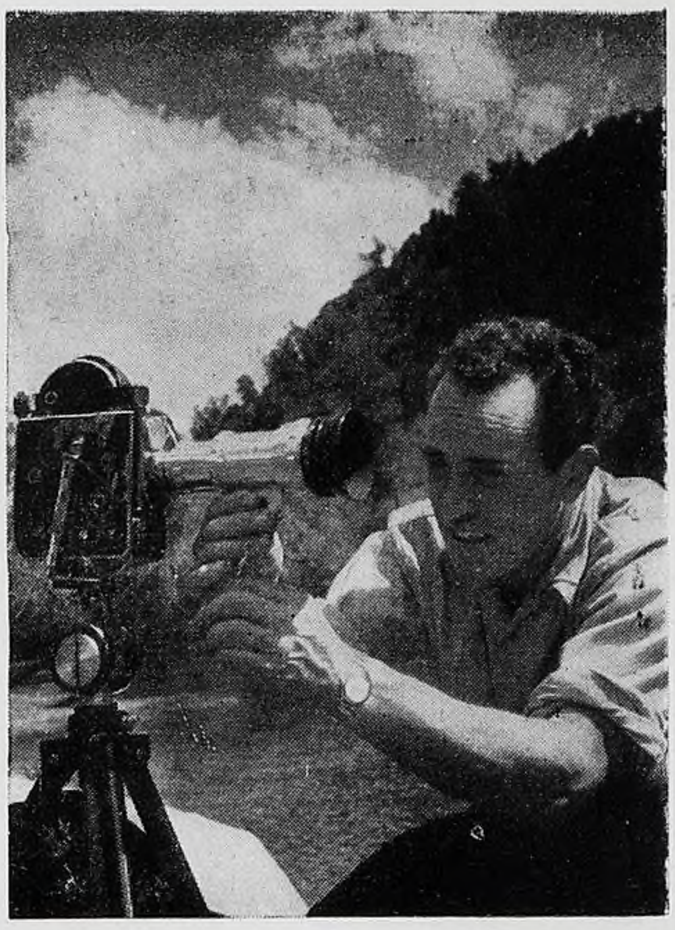
SAN PEDRO DE JUJUY

Prov. Jujuy F.N.G.B.

Oficinas en Buenos Aires:

RECONQUISTA 336 T. E. 49-6647

Buenos Aires



El conocido fotógrafo y camarógrafo, Augusto I. Vallmitjana, realiza en estos momentos un viaje por la Patagonia Austral dando a conocer su film "Río Patagónico", y haciendo estudios y tomas para nuevas películas.

BECADA

La Universidad Nacional de Buenos Aires ha concedido una beca a una joven patagónica para proseguir sus estudios en el exterior. Es la señorita Cármen Tschudi, de un tradicional hogar patagónico. Doctorada en químico-física ha sido becada para seguir un curso en la Universidad de Florida, Tallahassee, en los Estados Unidos de América. De Esquel, en cuya campaña residen sus familiares, la señorita Tschudi se trasladó a la capital federal y de aquí continuó inmediatamente al país del norte.

ELIZABETH HAYDEE LOPEZ
(Trelew)

EL DESBARAJUSTE FAMILIAR

y MENUDENCIAS LINGÜISTICAS

por TEODOMIRO MORALEJO

EN una correspondencia anterior hablábamos del dislocamiento de la juventud. También se apuntaba que la mala conducta de los jóvenes debía proceder de que eran mal conducidos. El gobierno de los jóvenes está a cargo, naturalmente, en primer lugar de los padres, y en segundo de los maestros. A los padres corresponde la formación básica: reciedumbre moral y física, para encarar con energía las actividades útiles a sí y a sus semejantes. Y a los maestros compete, además de consolidar estas virtudes, coronarlas con la flor del conocimiento y de la cultura.

¿Son eficaces en este sentido tanto las tareas de los padres como de los maestros? Los hechos parecen estar diciéndonos que no. La vida familiar se desarrolla, en estos tiempos presurosos, algo así como "a la que te criaste". El padre, en el mayor porcentaje de los casos, se ve obligado a estar fuera de casa salvo para dormir. No le queda tiempo para cuidar y aleccionar a sus hijos, y menos para que los hijos tomen ejemplo de su actuación. A las madres les ocurre otro tanto. No son pocas las que tienen que hacer trabajos fuera del hogar muchas horas del día. Y en tales condiciones, ¿cómo va a purificarse la constitución material y espiritual de los niños? Estos saldrán, por falta de cuidado, con tendencia a lo arbitrario, a la libertad, cuando no al libertinaje. Pero a la libertad incondicionada aspira todo ser vivo, en estado primitivo, salvaje. En cambio, la libertad en la comunidad, en la sociedad, en la vida de relación tiene que estar sometida a derechos y a deberes, a la ley fundamental de "no hacer a otros lo que no queremos que nos hagan a nosotros".

LOS NIÑOS EN LA ESCUELA

El ambiente de la escuela no está mucho más purificado que el de los hogares. Los maestros, en gran mayoría, andan también mucho tiempo preocupados en procura del sustento. A muy pocos les satisface sus necesidades un turno de clase, y si son profesores se ven obligados a acumular ingente y agobiante número de horas de enseñanza. Los alumnos, en tales condiciones, han de ser el menor objeto de los desvelos de los enseñantes. Esto repercutirá fuertemente en la formación del hombre del mañana, que ya ha de llegar al colegio con las serias deficiencias hogareñas apuntadas.

¿COMO SALVAR ESTOS INCONVENIENTES?

Lo dicho, ya mal crónico, ha de influir poderosamente en las manifestaciones de chicos y grandes, que llamamos habitualmente inciviles. Pero nada se adelantará con sólo censurarlas, suave o acremente, con puntualidad de cronista o historiador. A los males hay que buscarles remedio. Un médico procurará curar a su enfermo, y no reñirlo por haber adquirido la enfermedad. Los padres y maestros tienen obligación de inquirir las causas de los males sociales. Los "seminarios" habidos el año pasado y éste no parecen haberse preocupado de estas cosas, que son las esenciales. ¿No hubiera valido la pena examinar si la enseñanza que se viene impartiendo es susceptible de mejorarse? ¿No hubiera sido útil preguntarse si las deficiencias sociales provienen de falta de acción recta y progresista de los ciudadanos, o de falta de inteligencia? Por ahí se hubiera dado en la clave. Nuestros defectos provienen principalmente de la no creación de riqueza. ¿Por qué no se les ha de enseñar a los alumnos qué deben hacer para crear la riqueza que nos hace falta? ¿O es que no tenemos los elementos necesarios donde crearla? ¡Ya quisieran tenerlos otros muchos pueblos!

Debemos ser realistas en la enseñanza también. A los jóvenes hay que enseñarles qué deben saber hacer para estar bien, para tener una vida mejor. La enseñanza actual es teórica, esencialmente teórica; luego no es de extrañar que sea inoperante en la práctica. Todos estudiamos para saber y no para hacer. El hacer fecundo, el único que nos puede sacar del paso, es el que no se toca en las escuelas ni de refilón. Hay que hacer hombres de acción, de acción muscular, que es la que da vida y produce vida, y estimular esta acción con la inteligencia, que así estará puesta a buen servicio.

MENUDENCIAS LINGUISTICAS

El mismo, la misma, los mismos, las mismas se han convertido en una peste del idioma. Parecemos todos rematadores: "Mañana sobre *los mismos*". Y conste que estos vocablos sólo están bien usados cuando identifican o retratan un objeto ya nombrado: *"la misma* casa", *"el mismo* hombre"... o "sobre *los mismos* terrenos". Esto como adjetivo. Y como pronombre, únicamente es dable usarlo para identificar una cosa o persona ya nombrada: *"el mismo* que viste y calza", reza un refrán; "estos son *los mismos* que vi ayer en tal parte". Pero no para traer otras relaciones sobre ellos, como que *dijeron* o *hicieron* tal cosa: *"Los mismos* dijeron después..." es inadmisible. A veces el retintín se hace insoportable: "Los dirigentes del club se reunieron en asamblea en el salón *del mismo*. *Los mismos* se refirieron a la declaración hecha en *la misma"*.

La mayor parte de las veces esa coletilla no hace falta, y otras debe sustituirse por los adjetivos o pronombres demostrativos cuyo oficio usurpa (aquí podría decir *"usurpa la misma"*); este, esta, estos, estas, aquel, su, sus, mi, etcétera.

Bazar "DOS MUNDOS"

25

SUCURSALES

☆

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET

RADICACION INDUSTRIAL EN DESEADO

CONTRATO FIRMADO ENTRE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ Y UNA EMPRESA AMERICANA

De acuerdo a un convenio de radicación que en su oportunidad firmó la empresa Texas Butadiene y Chemical Inc. Ltda. con el gobierno nacional, ahora han sido suscriptos los documentos correspondientes entre ésta y el gobierno de la provincia de Santa Cruz, determinando las condiciones en que será instalada una planta petroquímica en Puerto Deseado. El texto del contrato que deberá ser aprobado por la legislatura santacruceña para que tenga validez, lo publicamos en estas páginas.

Firma el gobernador de Santa Cruz, doctor Mario C. Paradelo, el convenio con la Texas Butadiene y Chemical International Ltda. para la radicación de una industria petroquímica en Puerto Deseado.

"Entre la provincia de Santa Cruz, en adelante denominada la Provincia, representada por su gobernador doctor Mario C. Paradelo, asistido por el ministro de Economía y Obras Públicas señor Raúl Enrique Pellón, por una parte, y Texas Butadiene y Chemical Internacional Ltda., en adelante denominada la Compañía, representada por su vicepresidente el señor Thomas D. Cabot (h.), por la otra, a los efectos de adecuar las previsiones del Decreto Nacional Nº 11.501/59 al desarrollo económico de la Provincia, acuerdan el siguiente convenio:

Artículo 1º — Las partes señalan como sitio de las plantas productoras de butadieno y caucho sintético a las cuales se refiere el Decreto Nº 11.501/59, así como de las instalaciones y viviendas complementarias de las mismas, las inmediaciones de la ciudad de Puerto Deseado, provincia de Santa Cruz.

Art. 2º — La Provincia transferirá a la Compañía, sin costo alguno para ésta, la propiedad de los terrenos requeridos para la construcción de dichas plantas y de la vivienda y otras instalaciones complementarias de las mismas. Las partes estiman que dichos terrenos abarcarán una superficie de quinientas (500) hectáreas aproximadamente y convienen que los mismos serán elegidos de mutuo acuerdo dentro de extensiones sobre las que la Provincia pueda disponer.

Art. 3º — La Provincia, de conformidad con las leyes vigentes, obtendrá para la Compañía, a nombre y por cuenta de la misma, aquellos derechos reales y personales que fuesen necesarios para el establecimiento, mantenimiento y utilización por la Compañía, de los medios de transporte, caminos, líneas de tuberías, líneas transmisoras de electricidad y otras instalaciones ubicadas fuera de los límites de los terrenos a los cuales se refiere el artículo 2º y que sean necesarios para el mantenimiento y operación adecuados de las plantas e instalaciones complementarias a las cuales se refiere el Art. 1º, sin que pueda dárseles otros destinos que no sean de carácter industrial o residencial.

Art. 4º — En o antes del día diez y siete de setiembre de mil novecientos sesenta y uno, la Provincia proveerá a la Compañía en el sitio de sus plantas e instalaciones complementarias, el abastecimiento de agua a los fines de satisfacer las necesidades de la Compañía para la operación y mantenimiento de las mismas. A tal efecto la Provincia, en el plazo indicado, terminará o hará terminar sin costo alguno para la Compañía, salvo lo especificado en el Art. 10º, las instalaciones necesarias. El suministro de agua en ningún caso será menos de siete mil quinientos metros (7.500 m3.) por día. Por su pureza y su composición química dicha agua será apropiada para usos industriales y domésticos. La Provincia proveerá dicha agua a la Compañía de conformidad con los términos y condiciones de un contrato que oportunamente se formalizará, siguiendo los lineamientos del Anexo A.

Art. 5º — En o antes del día diez y siete de septiembre de mil novecientos sesenta y uno, la Provincia terminará o hará terminar, sin costo alguno para la Compañía, salvo lo especificado en el artículo 10º, las instalaciones que sean necesarias para proveer en el sitio de dichas plantas e instalaciones complementarias de la Compañía y para el uso de ésta, un abastecimiento de gas natural adecuado a las necesidades de la Compañía, para la operación y mantenimiento de dichas plantas e instalaciones complementarias. A partir del diez y siete de septiembre de mil novecientos sesenta y uno, la Provincia proveerá a la Compañía de no menos de seiscientos mil metros cúbicos de gas natural por día, y de no menos de novecientos mil metros cúbicos por día, a partir del día quince de marzo de mil novecientos sesenta y dos. Dichos volúmenes de gas natural serán entregados y comprados por la Compañía, de acuerdo con los términos y las condiciones estipuladas en un contrato para el suministro de gas natural que oportunamente se formalizará, siguiendo los lineamientos del Anexo B.

Art. 6º — Si se ampliaran los plazos establecidos en el Art. 6º del Decreto Nacional Nº 11.501/59, las fechas señaladas en las cláusulas cuarta y quinta serán modificadas en la misma medida.

Art. 7º — La Provincia proveerá oportunamente y por su cuenta las instalaciones requeridas para proporcionar los servicios públicos necesarios, en relación con las urbanizaciones que realice la Compañía en las inmediaciones de Puerto Deseado para el uso de sus empleados, llegando hasta el punto de acceso a dichas urbanizaciones. Dichos servicios incluirán calles, energía eléctrica, agua, gas y alcantarillados.

Art. 8º — Una vez efectuadas las instalaciones previstas en los artículos 4º y 5º y terminadas las construcciones de la planta por la Compañía, ésta se obliga a comprar y recibir de la Provincia todos los volúmenes de gas y agua técnicamente requeridos para su industria, que serán variables de conformidad a las posibilidades de colocación de sus productos en el mercado. Si dentro de esos límites la Compañía por causas que no fueran de fuerza mayor, no recibiera el gas o agua dentro del tiempo en que se encuentre obligada a recibirlo, deberá indemnizar a la Provincia, abonándole el importe del precio de dichos elementos, tomando por base para ello el importe promedio mensual de los últimos doce meses de consumo y mientras dure el evento. Si no se efectuara el suministro adecuado de gas natural y agua conforme lo previsto en las cláusulas cuarta y quinta, por causas que no fueran de fuerza mayor, la Compañía podrá si así lo prefiere, abastecerse de combustibles (sea gas natural u otra substancia) y de agua de otras fuentes, quedando la Provincia obligada a reembolsar a la Compañía cualquier margen en que los costos de dicho aprovisionamiento excedan los precios que habría pagado la Compañía si la Provincia hubiera efectuado dicho suministro de conformidad con las cláusulas cuarta y quinta.

Art. 9º — A fin de proveer los fondos necesarios para el cumplimiento por parte de la Provincia, de los programas de obras públicas especificadas en los Arts. 4º y 5º y a fin de garantizar la amortización oportuna de los créditos que se obtengan de terceros a tales fines, la Provincia, previa autorización de su H. Legislatura, efectuará y comprometerá en los porcentajes que a tal efecto sean necesarios, las regalías que debe percibir como derivadas de la extracción de hidrocarburos dentro de la Provincia, limitándose, sin embargo, a las proporciones permitidas por los compromisos ya contraídos. Queda entendido que el costo de las obras públicas cuya ejecución asume la Provincia por los Arts. 4º y 5º, no excederá al equivalente a diez millones seiscientos mil dólares norteamericanos (u$s. 10.600.000), excluído el aporte de la Compañía a que se refiere el Art. 10º.

Art. 10: — Como colaboración a la Provincia en la financiación del costo de los programas de obras públicas a los cuales se refieren los Arts. 4º y 5º, la Compañía otorgará a la Provincia un crédito por el monto de un millón veinte mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, el cual será facilitado por la compañía de conformidad con este artículo y reembolsado a la misma de conformidad con el Art. 11. Dentro de los tres meses posteriores a la iniciación por la Provincia de sus erogaciones relacionadas con dichos programas y cada tres meses posteriormente, la Provincia proporcionará a la Compañía un informe enunciando el monto de sus gastos por dicho concepto durante los tres meses anteriores, con indicación de las sumas gastadas en moneda nacional y en divisas extranjeras. Al recibir cada uno de dichos informes, la

Compañía entregará a la Provincia una suma en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica que, aplicados los tipos de cambio correspondientes y vigentes al momento en la ciudad de Nueva York, equivalga al diez por ciento (10 %) del monto reflejado en dicho informe. Cuando el equivalente en dólares de Estados Unidos de Norteamérica de las sumas facilitadas por la Compañía de conformidad con este artículo, alcance al ya mencionado un millón veinte mil dólares, la Compañía quedará liberada de toda obligación relacionada con la financiación del costo de dichos programas de obras públicas.

Art. 11º — Todas las sumas facilitadas por la Compañía de acuerdo con el Art. 10º, más los intereses sobre saldos impagos calculados trimestralmente al tipo establecido en los créditos a los cuales se refiere el Art. 12º pero en ningún caso superior al seis por ciento anual serán reembolsados a la Compañía en la forma estipulada en este artículo. A este fin y hasta haberse efectuado dicho reembolso, la Compañía pagará mensualmente sólo la mitad del importe facturado por gas y por agua que haya comprado bajo los contratos de suministro a los cuales se refieren los Arts. 4º y 5º, y la mitad remanente, convertida a dólares de los Estados Unidos de Norteamérica mediante la aplicación del tipo de cambio vigente al momento en la ciudad de Nueva York, será deducida de las sumas a reembolsarse.

Teniendo en cuenta el carácter de fomento industrial de las obras a que se destina el crédito a que se refiere el Art. 10º, las partes gestionarán de las autoridades nacionales una disposición especial en cuya virtud los fondos facilitados por la Compañía de acuerdo con dicho artículo, sean tratados a los efectos impositivos en la misma forma en que lo hubieran sido si las obras se hubieran ejecutado por la Compañía para sí misma y como formando parte del activo fijo productivo de su empresa.

Art. 12. — Si la Provincia gestionara créditos en el exterior en relación con la financiación de los programas de obras públicas estipuladas en los artículos cuarto y quinto, la Compañía, a solicitud de la Provincia, prestará su colaboración a ésta para la obtención de dichos créditos bajo términos y condiciones aceptables para la Provincia. Se acepta, sin embargo, que la Compañía no asuma ninguna obligación con relación a dichos programas de obras públicas, salvo aquella estipulada en el artículo 10 y la Compañía no podrá crear ninguna obligación que afecte a la Provincia en relación con los mismos.

Art. 13. — A fin de asegurar el más estricto cumplimiento y el progreso ordenado de los programas de construcción de las instalaciones contempladas en este contrato, las partes acuerdan: a) que dentro de sesenta días contados desde la fecha de aprobación de este contrato por la H. Cámara de Diputados, la Provincia contratará los estudios técnicos necesarios para la realización de los programas estipulados en los artículos 4º y 5º, dentro de sesenta días contados desde la fecha de dicha contratación tales estudios deberán terminarse y, dentro de sesenta días contados desde la terminación de dichos estudios, la Provincia deberá colocar pedidos firmes para la compra de los compresores de la planta compresora y para no menos del sesenta y cinco por ciento (65 %) de la tubería requerida para la construcción del gasoducto estipulada en el artículo 5º, siempre que para aquel entonces la Compañía ya hubiere colocado pedidos firmes para la compra de los grupos electrógenos necesarios para sus plantas; b) antes de iniciar sus respectivos programas de construcción, cada parte proporcionará a la otra los planes y plazos en que se realizarán las obras. Si estando listos los grupos electrógenos para entrar en funcionamiento y las plantas de la Compañía en condiciones de efectuar sus operaciones iniciales, la Provincia no hubiera terminado la construcción de las obras públicas a las cuales se refieren los artículos 4º y 5º, la Compañía tendrá el derecho de asumir la dirección exclusiva de dichos programas, así como la responsabilidad por su cumplimiento. En tal caso, la Compañía convocará una licitación entre contratistas responsables y aceptará la menor propuesta ofrecida por contratistas responsables. La Provincia quedará obligada a pagar directamente y sin intervención de la Compañía, el costo de dicho contrato. Si por el contrario, la Provincia hubiera terminado las obras públicas a que se refieren los artículos 4º y 5º y estuviera lista para efectuar los suministros de gas y agua a la Compañía, pero en cambio si al término de los plazos convenidos los grupos electrógenos y las plantas de la Compañía no estuvieran todavía en condiciones de entrar en funcionamiento y de efectuar sus operaciones iniciales, respectivamente, la Compañía deberá pagar los intereses correspondientes al cincuenta por ciento (50 %) de los créditos obtenidos de terceros por la Provincia, conforme a este contrato, con destino a la adquisición de equipos para las referidas obras públicas, hasta tanto la Compañía reciba el gas o el agua que se obliga a recibir, sin derecho de repetición. Si la Provincia obtuviere créditos para la financiación de la adquisición de equipos destinados a las obras públicas a su cargo que difieran la iniciación de los servicios de amortización el momento de la iniciación de la operación de las plantas de la Compañía, ésta quedará liberada de las obligaciones a que se refiere el párrafo anterior.

Art. 14. — Este contrato se otorga sujeto a las condiciones enumeradas, en este artículo, y adquirirá fuerza legal obligando a las partes sólo en el caso de que cada una de dichas condiciones se haya cumplido dentro del número de días contados desde la fecha del presente, que se especifica en cada uno de los siguientes incisos: a) dentro de cuarenta y cinco días se obtendrá la aprobación de este contrato mediante ley especial sancionada por la C. Cámara de Diputados de la Provincia e inmediatamente la Provincia adoptará todas las medidas necesarias para autorizar el otorgamiento de todos los contratos que sean necesarios con el fin de financiar y realizar los programas de obras públicas especificados en los artículos 4º y 5º, incluyéndose, pero no limitándose, aquellos convenios que sean necesarios para comprometer las regalías de la Provincia en la forma contemplada en el artículo 9º y para obtener las garantías de las obligaciones asumidas por la Provincia, que sean necesarias en relación con la financiación de dichos programas de obras públicas; b) Dentro de cuarenta y cinco días la Provincia acordará a la Compañía, mediante ley-contrato, la exención de todo impuesto provincial o municipal de cualquier naturaleza, con excepción de tasas retributivas de servicios, actualmente en vigor o que pudieran crearse o aplicarse durante el período que termina diez años después de la iniciación de la operación de dichas plantas por la Compañía. c) Dentro de sesenta días se otorgarán todos aquellos contratos en los cuales tendrán que intervenir la Provincia, la Compañía y/o cualesquiera entidad gubernamental, y que sean necesarios para asegurar a la Compañía el suministro de gas natural, agua y butano adecuados para la operación de sus propuestas plantas e instalaciones. d) Dentro de ciento veinte días la Provincia terminará, bajo condiciones aceptables para ella, sus arreglos respecto a la financiación del programa de obras públicas al cual se refiere el artículo 4º y dentro de noventa días terminará sus arreglos respecto a la financiación del programa al cual se refiere el artículo 5º; e) Si dentro de treinta días de la notificación por parte de la Compañía de haber efectuado la cesión de derechos y obligaciones que por este contrato asume aquella, a favor de la entidad que se formó a los efectos determinados en el artículo 6º inciso b), apartado 1) del Decreto Nacional Nº 11.501/59, la Provincia no prestare su aprobación. Salvo lo dispuesto en el inciso, e) queda entendido que la falta de cumplimiento de cualesquiera de las condiciones previstas, no determinará ninguna clase de consecuencias y responsabilidades legales para las partes.

Art. 15. — Toda causa de fuerza mayor que impida la ejecución del contrato suspenderá las obligaciones y responsabilidades de las partes, durante el tiempo que dure dicha causa y hasta que pueda reanudarse el cumplimiento normal. Cada parte debe reanudar el cumplimiento del contrato tan pronto como sea razonablemente posible, después que haya cesado la causa que ha impedido su cumplimiento. Dentro del concepto de fuerza mayor, se incluye cualquier causa que esté fuera del control razonable de una parte prudente. La Provincia, sin embargo, no puede invocar como causa de fuerza mayor actos de su propio Gobierno o del Gobierno Federal. De producirse una causa de fuerza mayor y al terminarse, la parte afectada notificará dentro de setenta y dos horas a la otra, por escrito, la fecha en que comenzó o terminó, acompañando las pruebas de que disponía.

Art. 16. — Este contrato obligará a las partes, sus cesionarios y causa-habientes. La Compañía podrá ceder total o parcialmente sus derechos y obligaciones derivados del contrato, entendiéndose, sin embargo, que ninguna cesión afectará las obligaciones contraídas por la Compañía en el mismo, ni liberará a la Compañía de aquellas obligaciones, ni se opondrá a las disposiciones del Decreto Nacional Nº 11.501/59, pero en caso de aceptarse la cesión a que se refiere el artículo 14, inciso e), la Compañía quedará plenamente liberada.

Art. 17. — Las obligaciones que por el presente contrato asume la Provincia, lo son ad-referendum de la aprobación por la H. Cámara de Diputados de la Provincia y la falta de aprobación no aparejará responsabilidad ni consecuencia legal alguna en contra de las partes.

Art. 18. — Para todos los efectos emergentes del presente contrato, las partes constituyen los siguientes domicilios: a) la Provincia de Santa Cruz, Gobernación de la Provincia, Río Gallegos, y b) Texas Butadiene y Chemical International Limited, calle Sarmiento 930, piso 2º, Buenos Aires. Las comunicaciones de cada parte a la otra de conformidad con el contrato, tendrán efecto al entregarse a la parte notificada en la dirección antes especificada.

Art. 19. — Para todos los efectos legales este contrato quedará sujeto a las leyes de la Nación y a la jurisdicción arbitral exclusiva de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, renunciando las partes a todo otro fuero o jurisdicción. Se otorga el presente en dos ejemplares del mismo tenor y a un solo efecto, en la ciudad de Río Gallegos, Capital de la Provincia de Santa Cruz, a veintiocho días del mes de febrero del año un mil novecientos sesenta. — *Mario C. Paradelo.* — *Thomas D. Cabot.* — *Raúl E. Pellón.*

ANEXO "A"

Lineamientos generales de contrato para el suministro de agua

El contrato que oportunamente será otorgado entre la Compañía y la Provincia incluirá como condiciones o puntos fundamentales:

Volumen: siete mil quinientos metros

cúbicos por día, si el agua proviene de la destilación de agua del mar, y diez mil metros cúbicos por día, si proviene de otro origen.

Precio: el precio incluirá únicamente el costo directo resultante de la operación, mantenimiento y reposición normal de las instalaciones afectadas al servicio. El costo del gas natural usado como combustible no excederá del valor fijado en el Anexo "B".

Punto de entrega: el sitio de una estación de medición que construirá la provincia dentro de los terrenos de la Compañía.

Fecha de entrega inicial: en o antes del diez y siete de septiembre de mil novecientos sesenta y uno, salvo las prórrogas previstas en el contrato.

Características del agua: el agua por su composición química será adecuada para usos humanos e industriales.

Duración del contrato: la vigencia del contrato será de quince años, renovables a opción del comprador por tres períodos adicionales, cada uno de cinco años.

Impuestos: se exonerará a la Compañía de todo impuesto u otro gravamen proveniente de la compra o uso del agua, en cuanto se refiere a las jurisdicciones y competencias provincial y municipal.

Facturación y pago: mensualmente el vendedor enviará al comprador la factura correspondiente al agua entregada durante el mes anterior y el comprador la liquidará en moneda nacional.

En la ciudad de Río Gallegos, capital de la Provincia de Santa Cruz, a veintiocho días del mes de febrero de mil novecientos sesenta.

Firmado: *Mario C. Paradelo*, Gobernador; *Thomas D. Cabot* (h), vicepresidente; *Raúl E. Pellón*, Ministro de Economía y Obras Públicas.

ANEXO "B"

Lineamientos generales de contrato para el suministro de gas natural

El contrato que oportunamente concertará la Compañía con la entidad oficial designada por el Gobierno Federal, incluirá como condiciones o puntos fundamentales:

Volumen: *periódicamente la Compañía* dará al vendedor aviso previo de los volúmenes que estime necesarios para la operación y mantenimiento de sus plantas e instalaciones conexas. El vendedor se mantendrá en condiciones de entregar los volúmenes así señalados por la Compañía, hará entrega de aquellos volúmenes diarios que resulten necesarios para dichos usos. El volumen inicial designado por la Compañía no podrá exceder de seiscientos mil metros cúbicos por día. Posteriormente y previo aviso de sesenta días, por escrito, la Compañía podrá, a intervalos no menores de sesenta días, aumentar hasta un máximo de novecientos mil metros cúbicos por día el volumen que anteriormente hubiera designado como el límite máximo de sus compras, siempre que dichos aumentos se hagan en incrementos de cien mil metros cúbicos por día. La Provincia se obliga a obtener los volúmenes de gas que se aportarán y destinarán exclusivamente al cumplimiento del contrato.

Punto de entrega: el sitio de una estación de medición del volumen y poder calorífico del gas, que construira el vendedor dentro de los terrenos de la Compañía.

Fecha de entrega inicial: en o antes del diez y siete de septiembre de mil novecientos sesenta y uno, salvo las prórrogas previstas en el contrato.

Presión: seis kilogramos por centímetros cuadrados en el punto de entrega.

Precio: 1) Precio básico; el precio básico será de veintiun pesos moneda nacional por un millón de kilo/calorías entregado.

2) Precio máximo: el precio que deberá pagar la Compañía durante la vigencia del contrato y sus ampliaciones, nunca excederá del ochenta y cinco por ciento que pague cualquier otro comprador de cantidades similares de gas en el área de Puerto Deseado.

3) Ajustes de precio: el precio básico podrá ser modificado a intervalos de cinco años, siempre que el ochenta y cinco por ciento del precio corriente para otros compradores de cantidades similares en Puerto Deseado excediera el precio básico pagado en esa fecha por la Compañía. En tal caso el precio básico será aumentado hasta alcanzar al ochenta y cinco por ciento del referido precio corriente, entendiéndose, sin embargo, que el ajuste nunca podrá aumentar el precio básico en vigor en más de quince por ciento.

Facturación y pagos: mensualmente el vendedor enviará a la Compañía la factura correspondiente al gas entregado durante el mes anterior, y la Compañía lo liquidará en moneda nacional.

Características del gas: 1) Poder calórico: el gas entregado tendrá un poder calorífico no menos de nueve mil ni más de once mil quinientos kilo/calorías por metro cúbico.

2) Impurezas: el contenido sulfúrico del gas no excederá de treinta y cinco gramos de H2S por mil metros cúbicos.

3) Sustancias diluyentes: la totalidad de las sustancias diluyentes tales como bioxido carbónico o nitrógeno, no excederán de diez por ciento de volumen del gas.

Medición: la frase "metro cúbico de gas" significará el gas que ocupe un metro cúbico a una temperatura de quince grados centígrados y una presión absoluta de setencientos sesenta milimetros de mercurio, utilizando la base de saturación de mercurio.

Impuestos: se exonerará a la Compañía de todo impuesto u otro gravamen proveniente de la compra y uso del gas, en cuanto se refiere a las jurisdicciones y competencia provincial y municipal.

Testimonio del contrato: la vigencia del contrato será de veinte años con opción del comprador a extenderlo sucesivamente por dos períodos de cinco años cada uno.

En la ciudad de Río Gallegos, capital de la Provincia de Santa Cruz, a veintiocho días del mes de febrero de mil novecientos sesenta.

Firmado: *Mario C. Paradelo*, Gobernador; *Thomas C. Cabot* (h), Vicepresidente; *Raúl E. Pellón*, Ministro de Economía y Obras Públicas.

Santa Cruz

H. W. C. ROLLITT y Cía.

Representaciones:

Contabilidades - Agentes Marítimos
Administración de estancias

C. Correo 42 Teléf. 77 - Pto. S. Cruz

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 28

Comodoro Rivadavia

ROQUE GONZALEZ

JUAN M. ALTUNA

Escribanos

Registro de Contratos Públicos Nº 2
Comodoro Rivadavia

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

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 Aires para las localidades del Sur, y un servicio de contra-reembolsos, con seguro contra toda riesgo.

Avda. de Mayo 769
T. E. 30-1450
En Buenos Aires

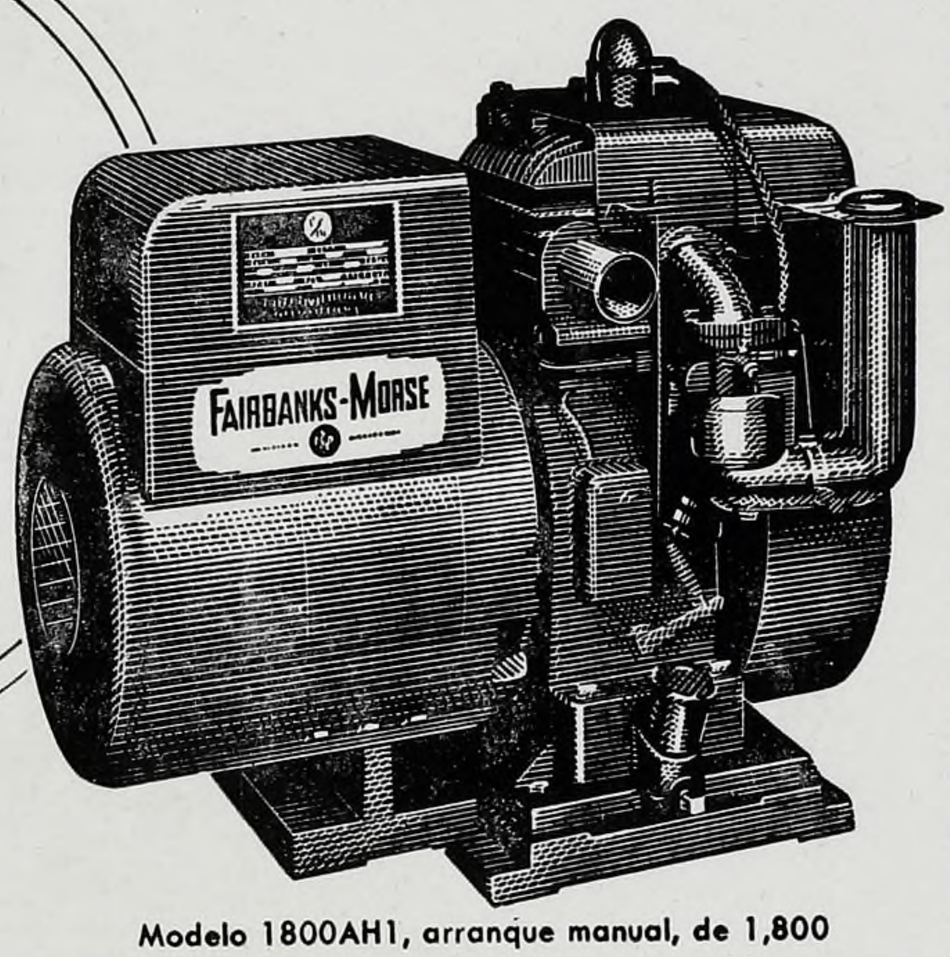
OFICINAS EN TODAS LAS LOCALIDADES

En Trelew
ADMINISTRACION
Avda. Gales y Fontana
T. E. 226

FAIRBANKS-MORSE

GRUPOS GENERADORES

Los más seguros del mundo



Modelo 1800AH1, arranque manual, de 1,800 vatios, 2 alambres, monofásico, disponible en 115 6 230 voltios, en C.A. de 50 6 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.

Representante exclusivo en la República Argentina

S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

Diagonal Norte 543 — Buenos Aires

¡En plena acción.!

DODGE

Desbordantes de potencia, de energía y de vitalidad para llevar a cabo los trabajos más violentos... los chasis DODGE 1960 para camiones de 4 y 6 toneladas y pick-up de 3/4 con carrocería de fábrica, tienen un sinfin de cualidades que hacen que los transportes sean más rápidos y con mejor rendimiento. Capacidad de carga aumentada, potencia notable en los robustos y económicos motores de 6 cilindros, gran cabina sedan custom para una conducción descansada y firme.

★

SOCIEDAD ANONIMA

IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

(Agente exclusivo en Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego)

Talleres Gráficos "GADOLA" — 775 Rivadavia 785 — Bs. As.