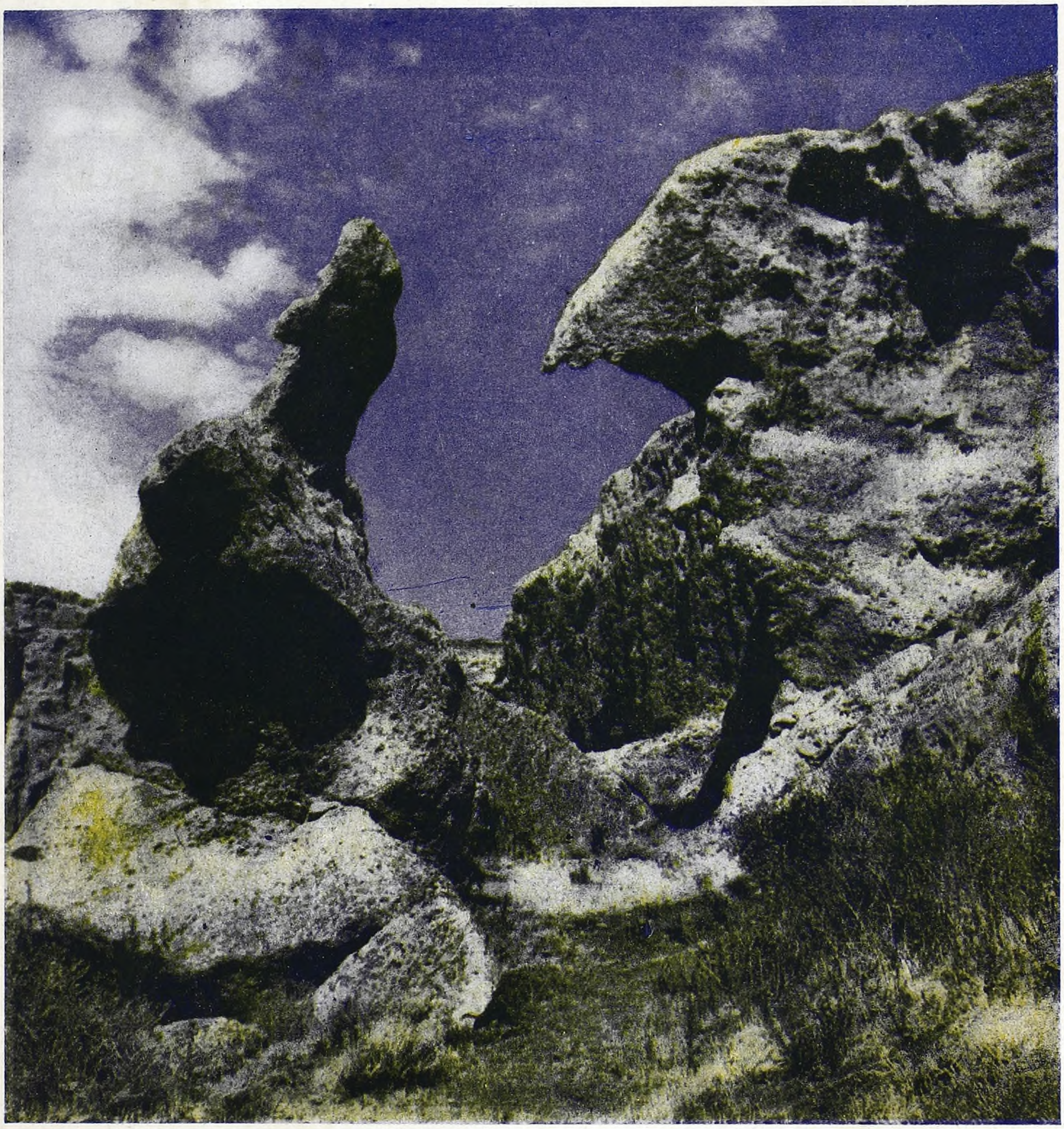
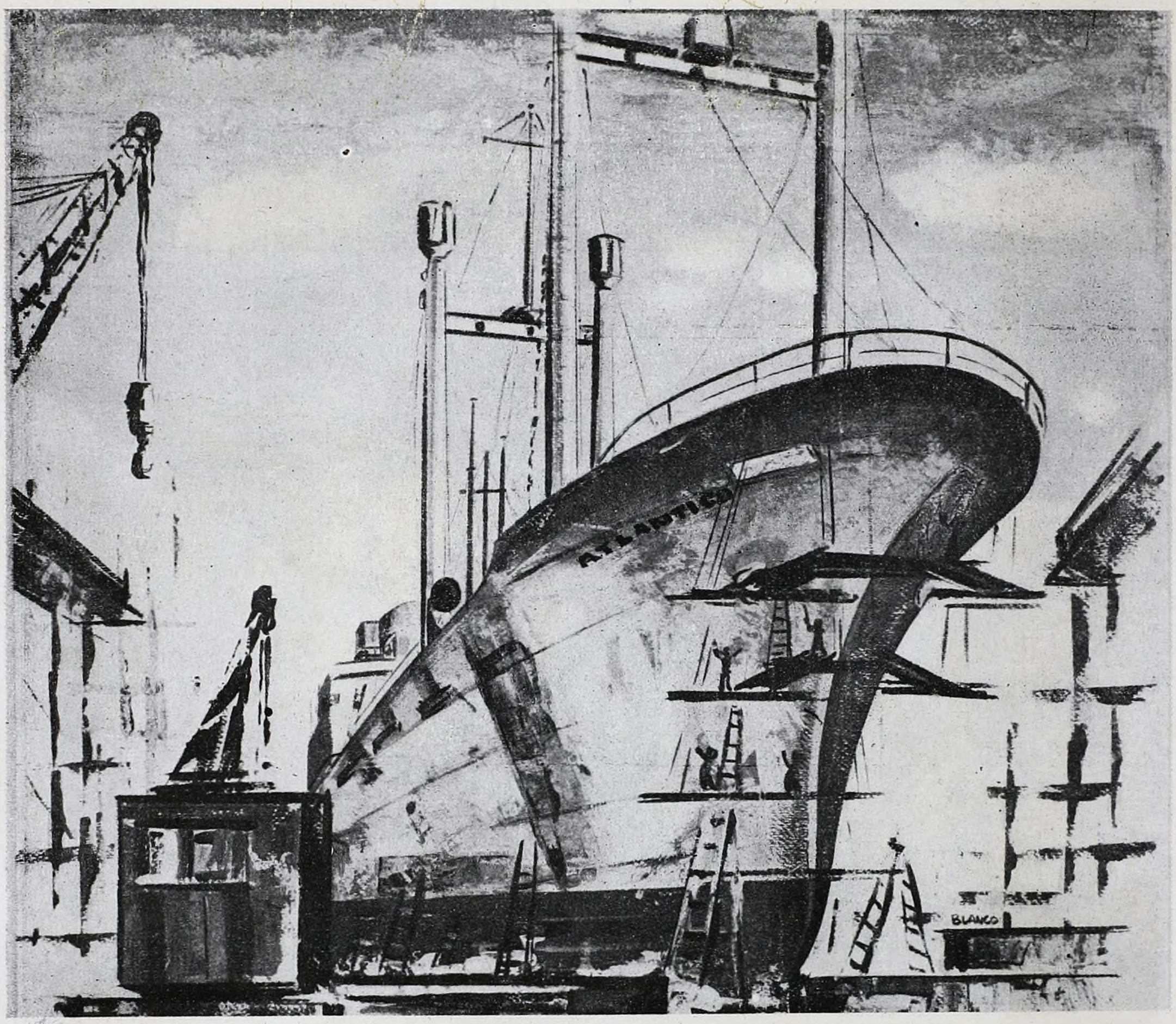
AÑO XXXII AGOSTO DE 1960 Nº 346

Argentina Austral



CURIOSAS FORMACIONES DE LAVA EN PUERTO DESEADO

(Foto de Aldo Lucca)



MODERNIZACION Y MAYOR TONELAJE PARA LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

ASTARSA

ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA S. A.

OFICINAS: Tucumán 1438 - T. E. 40-3425 - 27 · BS. AS.
VARADERO Y TALLERES: RIO LUJAN (margen derecha)
TIGRE F.G.B.M. - T. E. 749-0791 - 2 - 3 - 5 - 6



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"

PRODUCTO COOPER

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

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

POR ESTAS RAZONES



LA MAYORIA DE LOS CAMIONEROS PREFIERE FIRESTONE

¡ESTUPENDAS EN RIO TURBIO!

(Algo más allá de la Av. Gral. Paz)

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

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

HAGA SUYA ESTA EXPERIENCIA

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

EQUIPE SU COCHE CON FIRESTONE

Para un largo, seguro.. suavísimo andar!

CAMPEON DE LUJO

NUEVA CAMPEON DE LUJO

SUPER BALON



CON O SIN CAMARA - COMPRE CALIDAD PROBADA!

PIDALAS A SU GOMERO

Firestone

LAS CUBIERTAS QUE MAS SE VENDEN EN LA ARGENTINA

Qué coqueta queda la casa con

LATEX VINILICO

y

SEMI-LUSTRE

SINTETICO



Industria Argentina

Este fin de semana mismo, Ud. puede cambiar la fisonomía de sus ambientes y conferirles su propia personalidad, embelleciéndolos con estas extraordinarias pinturas de Pajarito. El Látex Vinílico lavable brinda atractivos colores que desafían los hongos y rinden para yeso, revoque, madera, etc.

Toda la casa queda hecha un cuadro desde la azotea hasta el baño, con el SEMI-LUSTRE PAJARITO, ideal para los marcos, molduras, puertas, cocina y cuarto de baño. Amplísima variedad de colores. De fácil aplicación y rápido secado.

PRODUCTOS

Pajarito

TRADICION EN PINTURA

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



CASA UNICA POR SU VASTO SURTIDO

MAQUINAS Y HERRAMIENTAS DE CALIDAD PARA TODAS LAS INDUSTRIAS ☆ HERRAJES PARA CONSTRUCCIONES Y PARA MUEBLES ☆ CERRAJERIA DE LUJO ☆ ARTICULOS RURALES Y SANITARIOS ☆ PINTURERIA ☆ QUINCALLERIA ☆ METALES ☆ ARTES DECORATIVAS ☆ FERRETERIA EN GENERAL ☆ IMPLEMENTOS PARA JARDINES ☆ BAZAR Y MENAJE

FERRETERIA FRANCESA S. A.

Com. Ind. Inmob. y Financiera

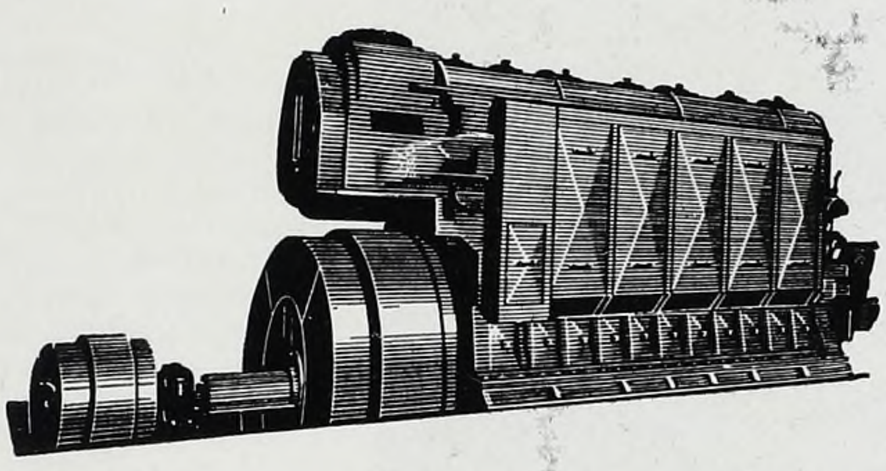
Carlos Pellegrini Esq. Rivadavia **T. E. 35 - 2021**

BUENOS AIRES

FAIRBANKS-MORSE

MODELO 38 P-O DIESEL

mas potencia, menos espacio,
costo menor



Este nuevo modelo de Pistones Opuestos presenta características inigualables en motores diesel de 300 a 3.600 H. P. Su diseño P-O significa:

- **40 % menos de partes movibles, que son las expuestas al desgaste.**
- **Menor peso por caballo de fuerza, reportando economía en el costo de mantención y funcionamiento.**
- **Tamaño y peso reducidos requiriendo para su instalación menor gasto en espacio y fundaciones.**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora de la Patagonia

Diag. NORTE 543 - T. E. 33-0503/9
BUENOS AIRES



AÑO XXXII **Nº 346**

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Registro de la propiedad intelectual Nº 651719.

Avenida Presidente Roque Sáenz Peña 547
Buenos Aires

AGOSTO DE 1960

SUMARIO

6 — *JUAN DEL SUR. El movimiento portuario en la Patagonia.*
10 — *ROBERTO F. BELTRAMINO. Breve historia de Sierra Grande.*
13 — *REVISOR. Vida de los castores en el río Claro.*
16 — *ERNESTO REGUERA SIERRA. La cartografía de América en el siglo XVII.*
19 — *ALICIA LARDE DE VENTURINO. Sol de media noche.*
20 — *ARGENTINO MELIPAL. Rapsodia petrolera.*
22 — *BALBINO MACHUCA. Buscadores de oro en Chubut.*
23 — *Ing. Agustín P. Carbone.*
24 — *Nieve en los campos.*
25 — *Petróleo en Tierra del Fuego para las necesidades del país.*
26 — *ANTONIO ALVAREZ. La increíble expedición de Shackleton.*
29 — *SALVADOR CARLOS LARIA. Dr. Jorge A. Humble.*
30 — *Planta de aluminio en Puerto Deseado.*
32 — *E. IBARZ GRAO. Camping de pesca en los lagos del Sur.*
35 — *CONSTANTINO SALINAS JACA. El cuento patagónico: Un valiente.*
37 — *MAXIMO REVENGA. Pingüinos.*
38 — *Patagonia al día.*
40 — *El consumo mundial de fibras artificiales.*



TODAVIA SE CARGA ASI. Como en los tiempos primitivos, la carga y descarga de los buques que llegan a los puertos patagónicos se hace a hombro, porque se carece de elementos mecánicos adecuados. En Santa Cruz, San Julián y otros sitios, los obreros van y vienen por una pasarela con la carga a cuestas.

EL MOVIMIENTO PORTUARIO EN LA PATAGONIA

por Juan Del Sur

CONTRADICTORIAMENTE con su dinámico despertar en todos los órdenes del trabajo, la Patagonia presenta un cuadro negativo en el movimiento de puertos, o mejor, en los lugares en que por convencionalismo idiomático son llamados puertos. Ingresan a ellos menos embarcaciones que en los años precedentes, sin que esto signifique merma en la producción de su hinterland y en la capacidad de consumo de sus habitantes.

Un puerto, como un espejo, refleja la fisonomía económica de la zona que sirve. Por lo que en él se embarca puede deducirse la cuantía y la intensidad de lo que produce y de igual manera sabemos si la vida en el lugar es mezquina o si es cómoda y vigorosa, por la nómina de mercancías que se reciben.

En la Patagonia no ha disminuído la producción, antes bien ha ido en aumento, porque a los productos tradicionales provenientes de sus campos, se agregan los que en forma creciente son extraídos del subsuelo y los que elaboran las plantas industriales montadas en la última década.

¿Por qué entonces operan menos naves en la Costa Sur?

Circunstancias de índole económica son las que influyen y determinan el cambio. Es riesgoso y caro para las embarcaciones de cabotaje operar en los puertos sureños, por ausencia de escolleras y dársenas, carencia de muelles y de elementos mecánicos hábiles, con aguas tumultuosas y vientos ciclónicos. Son factores que invariablemente retrasan los trabajos con las consiguientes pérdidas económicas, que los fletes no contemplan. Además, la mayor parte del año los buques no tienen carga de retorno. Llegan con las bodegas llenas desde Buenos Aires, pero deben regresar vacíos, y el flete no es compensatorio cuando no se trabaja con carga de ida y vuelta.

Las empresas navieras, lógicamente, necesitan una utilidad razonable que les asegure su existencia, su desenvolvimiento y la renovación o mantenimiento de sus buques, y como la Costa Sur no les ofrece ese cuadro favorable, han abandonado la regularidad de antaño y solamente envían sus naves cuando tienen asegurada la carga de retorno. Hay excepciones a esta conducta, es cierto, pero a costa de cuantiosos sacrificios pecuniarios.

Al desertar algunas empresas navieras por las razones apuntadas, ha crecido el transporte automotor, pero también éste ha manifestado ostensiblemente su resentimiento económico en los meses de invierno, pues si bien los camiones obtenían abundante carga de ida, en cambio tenían que regresar vacíos. Cuando pretendieron aplicar una tarifa compensatoria, sobrevino la protesta registrada en varias localidades del Sur, donde se ha sostenido que el costo de los fletes es un factor de encarecimiento de la vida.

Tal, someramente, el panorama y el problema del transporte para y de la Patagonia.

Volviendo al movimiento portuario, señalamos a continuación el que han registrado los distintos puertos en los últimos 10 años, con datos de la Administración General de Puertos.

PUERTO MADRYN

Es el mejor fondeadero de la costa austral y a él llegan buques de gran calado para cargar o descargar fuel oil y carga general. Tiene un muelle adquirido por Ferrocarriles del Estado, actualmente transferido a la Administración General de Puertos, de 450 metros de largo y 14 de ancho, donde pueden atracar dos buques, uno de cada lado. La profundidad de las aguas con marea al pie del muelle es de 16 pies en la punta y de 12 pies a 125 metros hacia la costa. Hay líneas férreas a lo largo del muelle y la descarga se efectúa en vagones. Tiene tres grúas a vapor: una fija de 10 toneladas de capacidad y dos móviles de 3 toneladas. Se pueden descargar hasta 150 o 200 toneladas por cuadrilla y por día. Cerca del muelle hay un gran galpón para almacenar mercaderías.

El movimiento de este puerto ha declinado. Antiguamente era uno de los más activos de la costa patagónica.

Años	Buques	Tonelaje de carga entrada	salida	Tonelaje total
1949	118	43.435	19.722	63.157
1950	75	22.996	27.314	50.310
1951	67	24.720	19.268	43.988
1952	83	23.240	14.515	37.755
1953	102	23.011	14.326	37.337
1954	83	44.032	12.235	56.267
1955	109	36.972	23.568	60.540
1956	77	51.117	19.512	70.629
1957	42	17.781	10.105	27.886
1958	74	19.473	9.235	28.708
1959	54	18.566	11.470	30.036

COMODORO RIVADAVIA

Este puerto está situado en el golfo de San Jorge, y cuenta con varios embarcaderos, como veremos. El primero, llamado a ser el puerto propiamente dicho una vez que concluyan las obras tan lentamente desarrolladas, está construído en el banco de Punta Borja, en forma de L. Pertencce a la Administración General de Puertos, dispone de amplios galpones para almacenaje y la carga puede ser librada a plazoleta o depósito; hay servicio de eslingaje y pesaje para el almacenaje y despacho de lana y otros productos. La línea férrea de la escollera se une a la línea del Ferrocarril Patagónico que va a Colonia Sarmiento. Tiene dos grúas eléctricas de 8 toneladas, cuatro grúas a vapor y una "Titán" de 60 toneladas, y recientemente se le incorporaron tractores, motoestibadoras y otros elementos modernos.

El embarcadero de Y. P. F., kilómetro 3, está construído en los bancos Coronel, a corta distancia del anterior; tiene 840 metros de longitud y las aguas al pie del embarcadero tienen 23 pies de profundidad. Se usa para cargar petróleo y otros productos de Y. P. F. y para descarga de maquinarias y otros elementos. Posee 3 grúas: una de 4, una de 14 y otra de 20 toneladas de peso.

La Administración General de Puertos tiene otro embarcadero, ubicado en kilómetro 5, a 3 millas al norte de Comodoro Rivadavia, en la pequeña bahía que se encuentra entre los bancos Alí y del Medio; cuenta con un desembarcadero de madera, de 75 metros de largo, al pie del cual las aguas tienen una profundidad de 3 metros en bajamar. Los buques de ultramar que operan aquí deben anclar aguas adentro y operar con lanchas de alije. Hay dos grúas de 5 toneladas y una de 12 toneladas de capacidad.

Caleta Córdova está situada entre los puntos Nodales y Pando, 12 millas al norte de Comodoro Rivadavia. Por el lado sur tiene un pequeño espigón de hierro que queda en seco alrededor de dos horas antes de la bajamar. Las instalaciones de este puerto son de Y. P. F., cuyos navíos cargan petróleo mediante una tubería submarina. Hasta allí llega el oleoducto construído desde Sarmiento y Cerro Dragón. Por decreto ley 2.086, por este puerto puede hacerse la importación de explosivos para uso comercial, iguales a los que se usan para la industria petrolera.

El movimiento registrado en todos estos muelles y atracaderos de Comodoro Rivadavia desde 1949 hasta 1959 está consignado en la planilla siguiente:

Años	Buques	Tonelaje de carga entrada	salida	Tonelaje total
1949	393	144.693	2.237.978	2.382.671
1950	501	104.241	2.286.806	2.391.047
1951	368	123.915	2.500.521	2.624.436
1952	372	145.417	2.303.049	2.448.566
1953	386	106.129	2.497.942	2.604.071
1954	347	97.855	2.400.508	2.498.363
1955	375	108.805	2.551.526	2.660.331
1956	363	109.555	2.685.844	2.795.399
1957	324	89.698	2.710.594	2.800.292
1958	329	66.199	2.943.434	3.009.633
1959	382	181.501	3.324.293	3.505.794

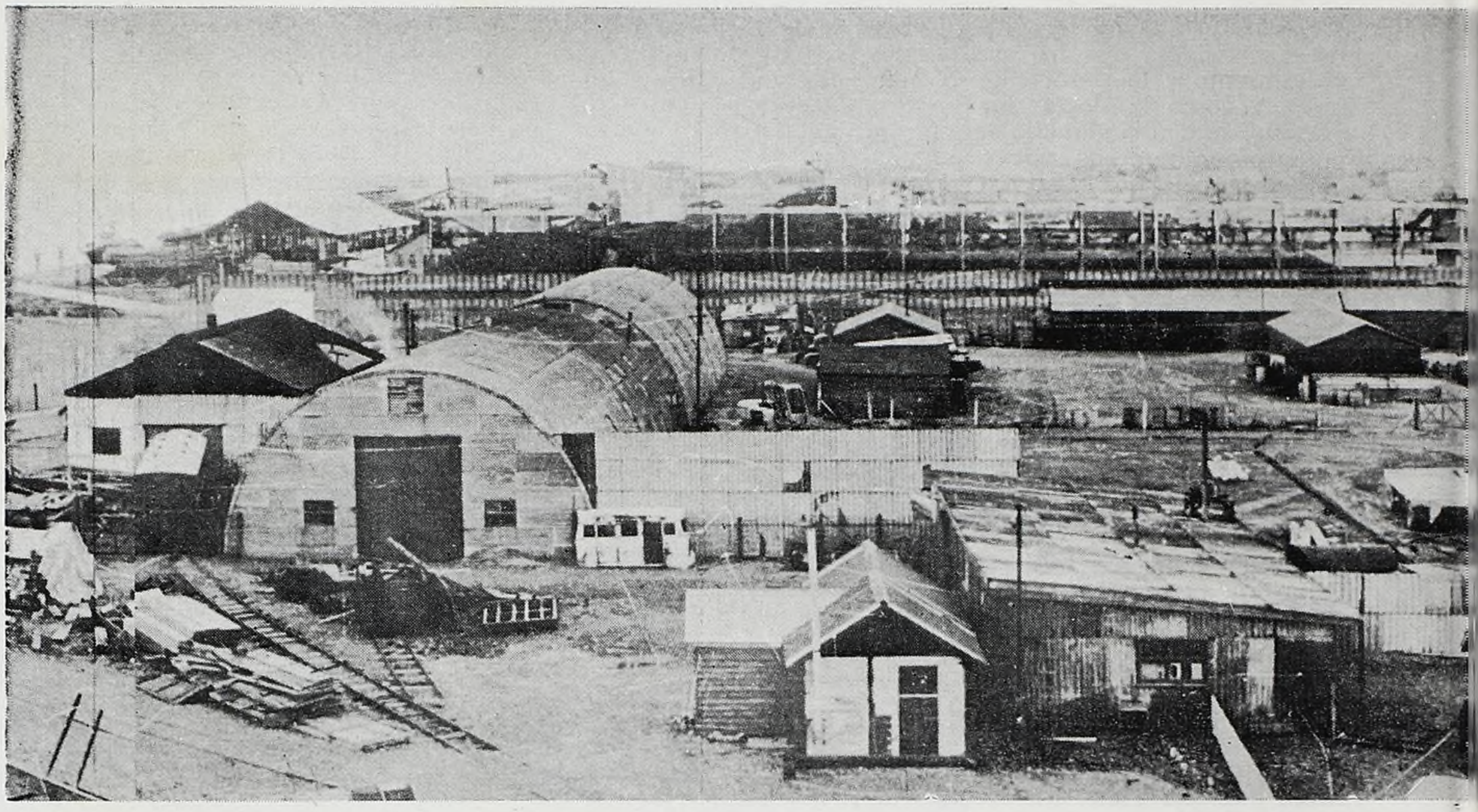
PUERTO DESEADO

El puerto de Puerto Deseado está ubicado a la entrada del río que dá nombre al lugar. Tiene un desembarcadero privado, de madera dura, usado para cargar madera en lanchas de alije. Uno también de madera dura con líneas férreas al costado, usado generalmente para la descarga de mercaderías generales de las lanchas. Un desembarcadero fiscal de piedra, de 70 metros de largo, con una grúa de 5 toneladas de capacidad de carga, que puede ser usada en ambos desembarcaderos. Está encarándose seriamente la ampliación de este muelle.

La profundidad de las aguas al pie del desembarcadero es de 25 pies en bajamar. Los buques llegan al desembar-



Mediante lanchas de alije se efectúa la descarga y carga de buques en algunos lugares del Sur, como muestra la fotografía tomada frente al muelle de kilómetro 5, en Comodoro Rivadavia.



Yacimientos Carboníferos Fiscales dispone de un muelle y cinta transportadora en la ría de Río Gallegos, donde cargan los buques de su propia flota y los contratados, el carbón procedente de Río Turbio. En la fotografía de doble página tenemos una visión panorámica de ese muelle y de las instalaciones

cadero y lo abandonan con marea menguante, y antes de zarpar anclan en el puerto hasta que suba la marea.

Tiene una gran plazoleta de 15.000 metros para el almacenaje de mercaderías, y un espacioso galpón de ladrillos que pertenece al Estado.

Recientemente se han habilitado dos nuevos guinches a vapor y una grúa P. H.

Las explotaciones petrolíferas en regiones próximas han acordado a este puerto un movimiento importante en tonelaje ingresado, como veremos por la siguiente planilla que refleja la cantidad de buques entrados en la última década, ultramarinos y de cabotaje, y el total de carga de importación, exportación y removido.

Años	Buques	Tonelaje de carga entrada	salida	Tonelaje total
1949	83	12.809	9.589	22.398
1950	65	13.762	9.769	23.561
1951	66	16.619	17.336	33.955
1952	78	16.055	17.089	33.144
1953	90	8.093	18.902	26.995
1954	90	7.049	16.787	23.836
1955	73	10.802	11.310	22.112
1956	46	6.691	8.469	15.160
1957	51	11.552	6.420	17.972
1958	59	13.034	9.674	22.708
1959	74	35.648	9.365	45.013

SAN JULIAN

En Puerto San Julián, el problema es bien conocido, no se cuenta para operar con las más elementales instalaciones portuarias, y es notorio que ese lugar necesita una plataforma de aproximación. La bahía de San Julián no es fácil, y las embarcaciones que llegan tienen que operar mediante lanchas de alije. Una plataforma de aproximación sobre la que operarían los camiones, agilizaría convenientemente todo el proceso de carga y descarga de productos y mercancías.

Por este lugar, además de la carne del frigorífico, salen lana y cueros y el caolín que se extrae de cercanos yacimientos, transportándoselo a Buenos Aires, donde es industrializado.

El movimiento de embarcaciones y mercaderías en San Julián registra los siguientes guarismos en los últimos diez años:

Años	Buques	Tonelaje de carga Entrada	Salida	Tonelaje Total
1949	86	13.879	12.987	26.866
1950	69	10.597	17.979	28.576
1951	67	13.251	19.394	32.645
1952	72	12.199	20.761	32.960
1953	80	11.336	22.306	33.642
1954	72	17.725	19.617	37.342
1955	69	8.616	21.174	29.190
1956	58	11.598	31.109	42.707
1957	48	8.649	27.260	35.939
1958	49	9.065	19.154	28.219
1959	47	7.378	26.279	33.657

SANTA CRUZ

El hinterland santacruceño está limitado a la producción lanar, y por su puerto salen las carnes frigorizadas, lanas y cueros, e ingresan las mercancías para el consumo comarcano. También se embarca un poco de guano.

No dispone de instalaciones portuarias. La mercadería se descarga en playa, mediante lanchones y pasarelas. Necesita Santa Cruz una amplia plataforma de aproximación y galpones para depositar las cargas. Son exigencias mínimas, pero excesivamente demorada la satisfacción que corresponde dar a ese problema.

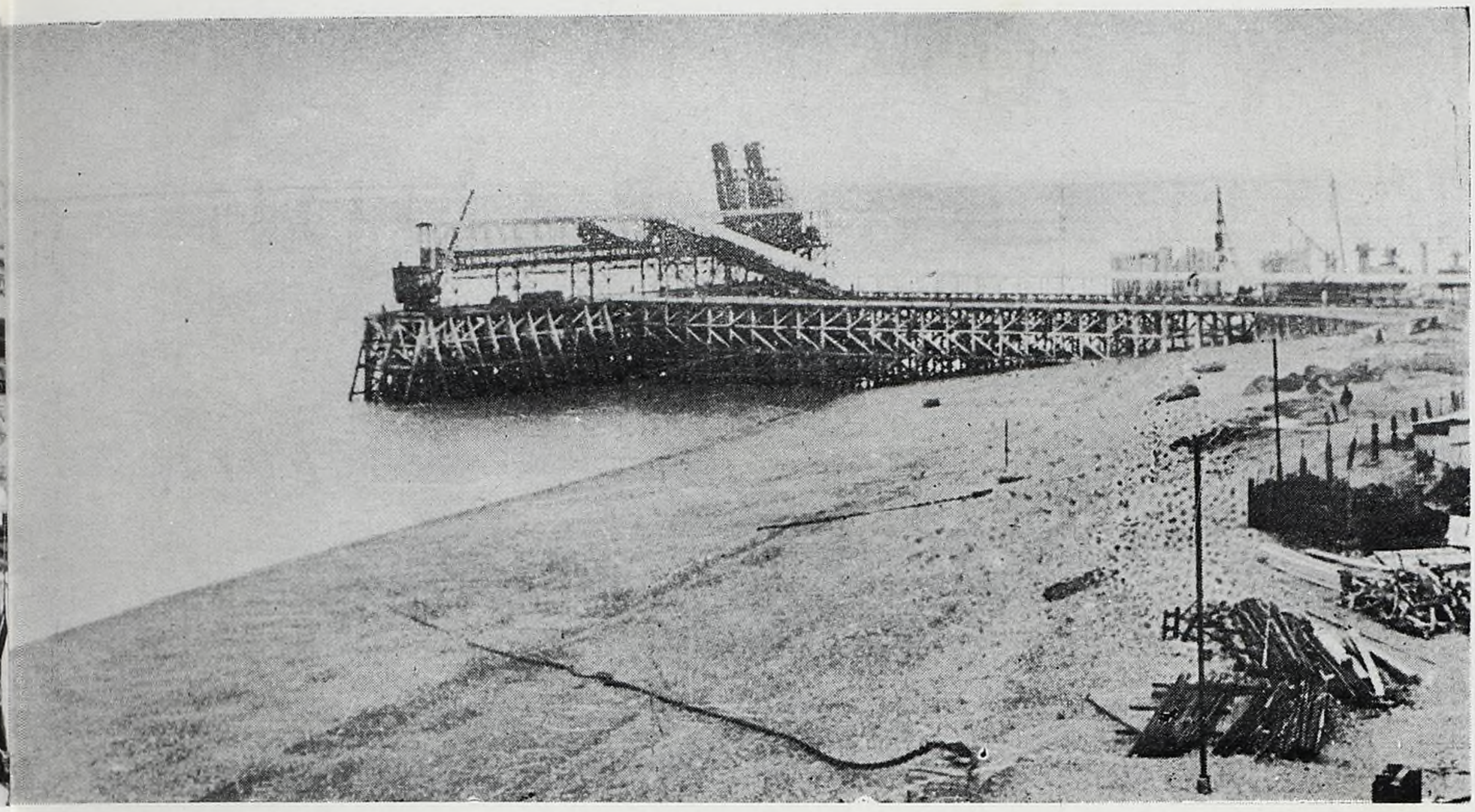
Veamos el movimiento relacionado con la navegación y de mercaderías.

Años	Buques	Tonelaje de carga Entrada	Salida	Tonelaje Total
1949	89	11.171	9.069	20.240
1950	67	8.303	9.850	18.153
1951	65	10.680	6.084	16.764
1952	69	8.787	10.903	19.690
1953	78	10.199	11.866	22.065
1954	56	6.614	12.921	19.535
1955	65	9.165	6.521	15.686
1956	44	5.995	8.459	14.454
1957	34	5.480	6.230	11.710
1958 (1)	30	3.792	3.647	7.439
1959	43	6.631	9.656	16.287

(1) Solamente 11 meses.

RIO GALLEGOS

Tres muelles hay en la ría de Río Gallegos. Uno es privado, perteneciente a la Cía. Swift, en el que operan los buques caponeros que llegan del exterior. Por este muelle



auxiliares, depósitos, etc. Este muelle, más el que en fecha reciente habilitó la Administración General de Puertos, representan la base del comercio marítimo de la importante capital santacruceña, donde todavía se está muy lejos de contar con las comodidades portuarias necesarias a su progreso.

corren los rieles de un decauville que comunica con la planta frigorífica; otro es el de Yacimientos Carboníferos Fiscales, dotado de cinta transportadora, en el que toman su carga de carbón los buques estatales y los contratados con ese fin. El tercero, que es el de la Administración General de Puertos, funciona desde el presente año. Hasta entonces los navíos con carga general varaban en la playa o anclaban a distancia, descargando por lanchas de alije y andarivel.

El 21 de marzo de 1960 la Administración General de Puertos libró al servicio público un muelle que consiste en una plataforma de aproximación para barcazas, construída en hormigón armado, con un galpón para el almacenaje de mercaderías generales y un muro de contención de hormigón armado como defensa. El muelle consta de dos grúas, una a vapor, sobre vías, con capacidad de 6 toneladas y otra con motor a explosión, de 7 toneladas. El muelle tiene dos pasarelas para acceso y salida de camiones.

El movimiento de buques, de ultramar y cabotaje, presenta en la última década los siguientes guarismos:

Años	Buques	Tonelaje de carga entrada	Tonelaje de carga salida	Tonelaje total
1949	105	28.818	14.132	42.950
1950	92	58.447	20.990	79.437
1951	87	51.785	36.702	88.487
1952	89	39.915	34.360	74.275
1953	95	56.496	35.336	91.832
1954	108	54.025	58.718	112.743
1955	109	49.094	51.358	100.452
1956 (*)	48	24.952	31.828	56.780
1957	86	64.249	71.435	135.684
1958	102	70.826	110.617	181.443
1959	110	68.958	110.454	179.412

Nota: (*) año 1956, están incluídos 7 meses solamente.

RIO GRANDE

Buques de poco calado y en condiciones de varar son los que pueden operar en este puerto, por el que algún día, que suponemos no lejano, llegará a salir casi toda la producción de la isla. Para ello es preciso, no solamente construir las instalaciones portuarias indispensables, sino mantener un buen dragado del río. Por ahora se trabaja en condiciones precarias y poco tranquilas para los buques.

El movimiento de embarcaciones y carga y descarga de productos y mercaderías generales, es del siguiente orden:

Años	Buques	Tonelaje de carga Entrada	Tonelaje de carga Salida	Tonelaje Total
1949	47	10.444	8.398	18.842
1950	35	7.375	12.281	21.656
1951	46	11.568	11.404	22.972
1952	36	10.890	10.732	21.622
1953	37	7.737	9.416	17.153
1954	40	10.739	11.408	22.147
1955	37	10.873	9.091	19.964
1956	26	10.368	10.910	21.278
1957	36	15.561	12.316	27.877
1958	35	16.642	8.165	24.807
1959	41	19.125	11.585	30.710

USHUAIA

En Ushuaia la costa es baja y de fácil acceso. Su puerto constituye un importante nexo entre Buenos Aires y la zona Antártida Argentina. Tiene un muelle de cemento del lado noroeste de la bahía, de 94 metros de largo y 5.80 de ancho, donde atracan con facilidad los buques de carga y pasajeros, existiendo un servicio marítimo regular.

El puerto, actualmente atendido por la Base Naval por delegación de la Administración General de Puertos, consta además del muelle mencionado, de un depósito de mampostería de gran tamaño, con vías decauville, que lo unen al muelle y dos grúas de pórtico.

El movimiento en este puerto ha ido en declinación en los últimos años, sin que signifique merma de tonelaje por cuanto el volumen mayor se ha registrado precisamente en 1959, no obstante ser el período en que menor cantidad de buques operaron en este lugar, todos de cabotaje.

Años	Buques	Tonelaje de carga entrada	Tonelaje de carga salida	Tonelaje total
1949	41	12.069	2.338	14.407
1950	72	10.076	8.428	18.504
1951	63	8.051	6.399	14.450
1952	89	9.631	4.167	13.798
1953	51	5.675	7.176	12.851
1954	36	6.432	5.166	11.598
1955	41	8.548	4.486	13.034
1956	37	8.834	5.085	13.919
1957	38	10.520	5.085	13.919
1958	35	11.700	5.905	17.605
1959 (1)	24	12.439	9.002	21.441

BREVE HISTORIA DE SIERRA GRANDE



En el mapa tenemos la ubicación del yacimiento ferrífero de Sierra Grande, en las proximidades de Puerto Madryn, y existencia de otros minerales o sitios de importancia energética en otros sitios del Sur. En los círculos, con el número 1 de hierro; 2 de fluorita; 3 de caliza; 4 de carbón en Pico Quemado, Neuquén, y Río Turbio, Santa Cruz; 5 de manganeso, además usinas hidroeléctricas como la que se montará en el dique Ameghino y potencialmente el Chocón. Un mapa, en suma, que muestra el importante triángulo siderúrgico-energético de la Patagonia aún, prácticamente, sin explotación.

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

Un policía descubrió el yacimiento ferrífero

por

ROBERTO F. BELTRAMINO

EN momentos en que asistimos a lo que parecen ser las últimas etapas tendientes a concretar la explotación de los yacimientos ferríferos de Sierra Grande, es oportuno recordar, en síntesis somera y a grandes rasgos, los aspectos salientes de lo realizado hasta ahora .

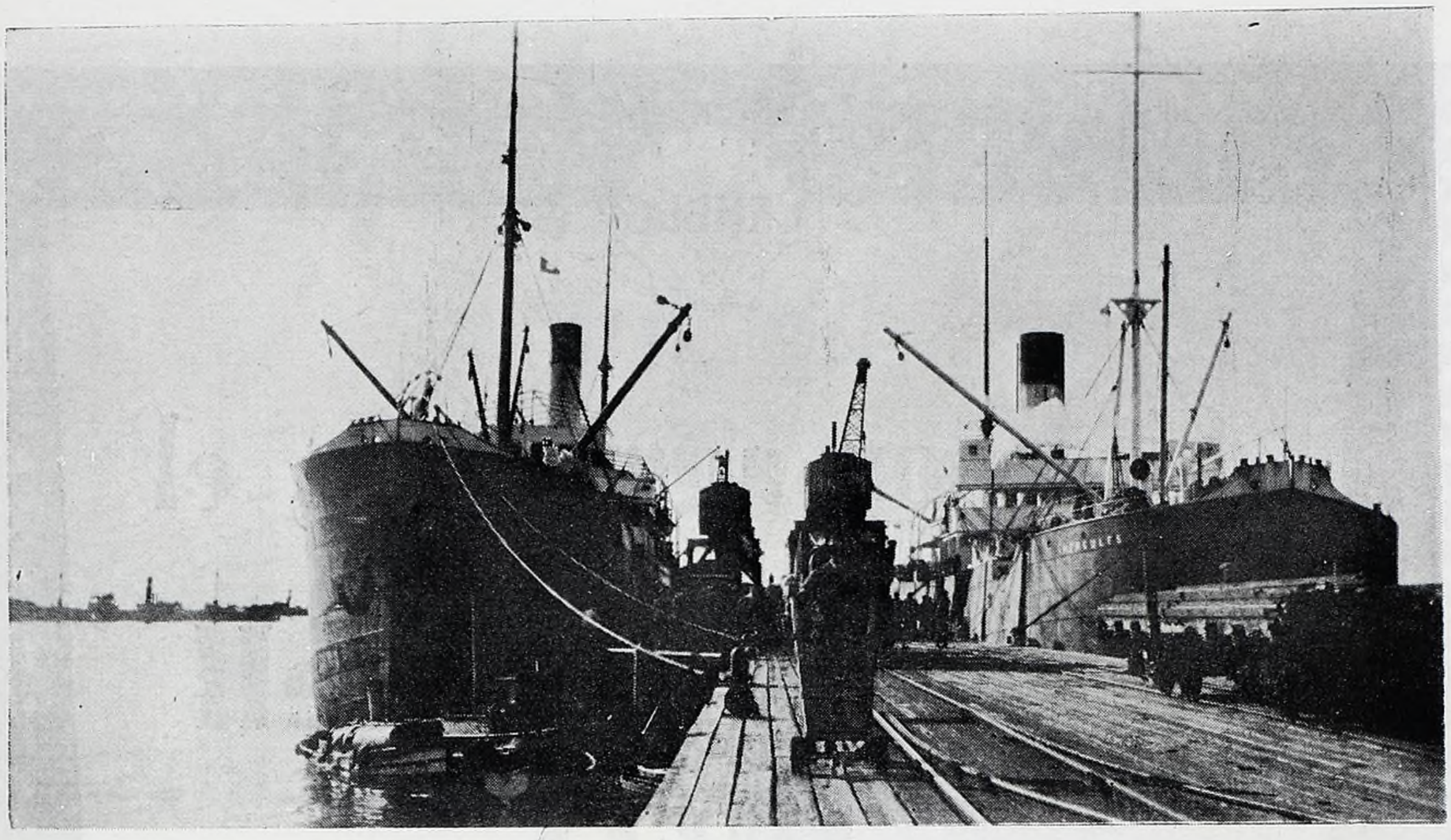
Digamos previamente dos palabras sobre la ubicación e importancia de los yacimientos. Se encuentran situados en las vecindades de Sierra Grande, pequeña población ubicada a unos 30 Km. de la costa atlántica, en la provincia de Río Negro y 45 Km. al norte del límite con Chubut. Dista 125 Km. de San Antonio Oeste y 140 Km. de Puerto Madryn. A su vez, entre éste último punto y Buenos Aires hay aproximadamente 1.500 Km.

Se han calculado como existencias de mineral medido y probable en los tres yacimientos: "Sur", "Norte" y "Este", unos 83 millones de toneladas, suponiéndose la existencia de aproximadamente 65 millones de toneladas de "mineral posible" y siendo factible que nuevos trabajos determinen el reconocimiento de nuevas reservas que llevarían el total a los 200 millones de toneladas. Constituyen el mayor depósito de mineral de hierro de alta ley (55-56 % de Fe) descubierto hasta el presente en el país.

Seguidamente daremos algunos datos sobre lo actuado hasta ahora en Sierra Grande, parte de los cuales han sido extraídos del Boletín Informativo de la Dirección de Geología y Minería.

El descubrimiento del yacimiento es bastante conocido, aunque es justo destacarlo por su indudable valor. En 1945, el señor Manuel R. Novillo, ya desaparecido, ex-minero puntano que se desempeñaba como agente de policía en Sierra Grande, identificó los afloramientos de mineral de hierro en la zona. Su espíritu minero, evidentemente latente desde su actuación anterior en San Luis, hizo que a través del reconocimiento de la zona llegara a descubrir lo que tanta importancia adquiriría porteriormente y a dar valor a lo que la gente del lugar conocía desde tiempo atrás, pero sin asignarle mayor significación. Ya los indios tehuelches se valían de esas "piedras negras" para la confección de sus boleadoras.

El empeño y tesón del señor Novillo lograron que en 1946, la entonces Dirección de Minas y Geología enviara una comisión presidida por el Dr. Sgrosso, que aconsejó la exploración del yacimiento; y que el entonces Banco de Crédito Industrial se hiciera presente en 1947 con otra comisión a cargo del geólogo Herrera, que advirtiendo la importancia de Sierra Grande sugirió se financiase la explotación y trazó un anteproyecto de trabajos a efectuar. Para este último objetivo, al solicitarse la colaboración de Minería, ésta nombró a los Drs. Stoll y Valvano, quienes trazaron un plan de labor conjunta con el Banco, que financió las labores exploratorias efectuadas en 1959 y firmó un convenio con el descubridor.



Puerto Madryn en actividad. Por su proximidad geográfica y sus óptimas condiciones naturales —y porque ya cuenta con parte de las instalaciones necesarias— ha de ser seguramente el gran puerto de recepción y despacho del mineral que se extraiga de las minas de Sierra Grande.

Durante un período de siete años (1950-56) la Dirección Nacional de Minería tuvo a su cargo, tanto desde el punto de vista técnico como financiero, los estudios y trabajos realizados con miras a cubicar las reservas y determinar la importancia económica del yacimiento. Fue así como se efectuó un elevado número de trabajos topográficos, relevamientos geológicos y estudios geofísicos (magnetometría). Estas labores estuvieron a cargo del Dr. Valvano, con quien colaboraron los Dres. Tezón, Fernández Lima, Lapidus, de la Iglesia y Arnolds y de los Dres. Zollner y de Alba.

Debe mencionarse durante este período también la intervención de la Dirección Gral. de Fabricaciones Militares que ya en 1949, mediante una comisión a cargo del Dr. Quiroga y el asesoramiento de Geotécnica S.A., realizó estudios magnetométricos. Esta última firma realizó en 1950-51 otros trabajos del mismo tipo, por contrato con la Dirección Nacional de Minería. Posteriormente (en 1955) esta repartición, convertida ya en la Dirección Nacional de Geología y Minería, efectuó otros relevamientos magnetométricos por cuenta propia, a cargo del Ingº Scheffrer.

El problema del agua fue estudiado también por Minería, en parte con la colaboración de la Administración Gral. de Agua y Energía Eléctrica.

Debe señalarse el mérito indiscutible de los trabajos realizados, que así, brevemente reseñados, no alcanzan a dar una idea de la magnitud del esfuerzo cumplido y de los múltiples obstáculos que debieron superarse, por ejemplo para no citar más que los principales, la falta o escasez de elementos y equipos y de personal técnico.

Entre otros aspectos vinculados a la explotación, cabe destacar los estudios efectuados por diversas reparticiones, de los que mencionaremos algunos.

En 1950 una comisión de la entonces Subsecretaría de Energía y Minería (Dr. Rigal e Ings. Bacigalupo y Alsina) realizó un estudio técnico-económico de la ubicación y las posibilidades de instalar una planta siderúrgica primaria.

El Dr. Cordini, de la Dirección Nacional de Minería, tuvo a su cargo cumplimentar un estudio solicitado a aquella por la Dirección Nacional de Industrias del Estado (DINIE), en 1952, sobre la posibilidad de construír un puerto en la costa atlántica, cerca de los yacimientos y en la desembocadura del arroyo Salado. Las conclusiones fueron negativas por razones técnico-económicas.

Ferrodinie E.N., empresa incorporada a la Dirección Nacional de Industrias del Estado, hizo estudiar por la misma época el enlace probable del yacimiento con la desembocadura del arroyo Salado o Puerto Madryn. La comunicación de Sierra Grande con Puerto Madryn, por vía férrea, también fue estudiada por el Ferrocarril Patagónico, que señaló su trazado en el terreno.

Y ya que mencionamos a DINIE, digamos que en 1951-1952 hizo efectuar estudios por firmas nacionales y extranjeras sobre la extracción del mineral de Sierra Grande, tomó parte de tratativas sobre la movilización industrial de los yacimientos ferríferos de la zona y, aparte de otros trabajos, elaboró un anteproyecto de creación de la empresa "Metalúrgica Sierra Grande E.N."

En 1953, el Banco Industrial, que tras el convenio con el descubridor se constituyó en propietario del yacimiento, cedió sus derechos a la Dirección General de Fabricaciones Militares.

Esta última repartición inició nuevas labores de exploración, convino la ejecución de trabajos de perforación con la Dirección Nacional de Geología y Minería e hizo efectuar en amplio estudio geofísico (magnetométrico) general de toda la zona.

Lo demás es historia reciente: los trabajos exploratorios fueron intensificados desde 1955, al tiempo que se encaraban diversos estudios tendientes al aprovechamiento industrial del mineral. Finalmente la Dirección Gral. de Fabricaciones Militares llamó a concurso de precios para el 30 de setiembre de 1959 para la explotación de Sierra Grande. En las bases de dicho concurso se estableció que la mencionada repartición conservará la propiedad de los yacimientos, que serán puestos a disposición de la empresa que obtenga su explotación y aprovechamiento, previéndose que deberá darse prioridad al abastecimiento de la planta siderúrgica de San Nicolás (SOMISA) y de otras plantas nacionales a instalarse en el futuro.

Llegados a este punto digamos que se ha pensado también en que Sierra Grande pueda convertirse con el tiempo en un centro siderúrgico integral, que cambiaría por completo la fisonomía de la zona. A tal efecto, sin mencionar las disponibilidades de energía y combustible, señalamos la existencia de manganeso en las proximidades del arroyo Verde, de wolframio cerca de Valcheta, de fluorita en Los Menucos, de caliza en Las Chapas y Aguada Cecilio y la casi seguridad de que aparezcan nuevos yacimientos y acumulaciones.

Mencionemos finalmente que la Dirección General de Fabricaciones Militares adjudicó, a fines de abril del corriente año, el concurso de propuestas para la explotación de Sierra Grande a que nos hemos referido más arriba, y al que se presentaron diversas firmas. La adjudicación recayó en las empresas Southern Cross Steel and Mining Co. y Minera Aluminé SACIF, que cuentan con el respaldo amplio y concreto de diversas organizaciones técnicas y financieras. Capitales argentinos, europeos y norteamericanos participan de esta adjudicación previa, que habrá de efectuar la exploración hasta asegurar un mínimo de 80 millones de toneladas explotables, realizar los estudios necesarios sobre la practicabilidad de la explotación económica y desarrollar el programa industrial con siguiente.

La llamada "Operación Sierra Grande" está, pues, en marcha. Resulta innecesario destacar su importancia trascendental para la economía y defensa nacionales y en particular para el desarrollo de la Patagonia. Rindamos tributo al esfuerzo realizado y esperemos confiados su próxima concreción.

SHELL

Sí señor agricultor, el

Herbicida Shell Nº40

ES SU ALIADO DE TODO EL AÑO

En cada época del año las malezas presentan problemas que usted puede solucionar con este herbicida.
Las malezas impiden que usted pueda tener:

MAYORES COSECHAS
MAS FORRAJES
MEJORES PASTOREOS

Usted necesita producir más para ganar más, obtenga

MAS PRODUCCION

con el Herbicida Shell N° 40 que, al limpiar de yuyos los cultivos de cereales o campos de pastoreo, aumenta directamente sus rendimientos.
El Herbicida Shell N° 40 es SELECTIVO para gramíneas, de FACIL APLICACION con máquinas pulverizadoras accionadas por tractor, jeep o tracción a sangre, pudiéndose también aplicar con avión.
ES ECONOMICO y totalmente INOFENSIVO para las personas y haciendas.

Vida de los Castores en el río Claro

MULTIPLICACION DE LAS DIEZ PAREJAS INICIALES

Por REVISOR



Gran destructor de árboles, el castor es un "hachero" formidable. Con su portentosa dentadura carcome los gruesos troncos y los corta en las medidas exactas que requiere para su trabajo de ingeniería en la construcción de diques, acueductos, cabañas, etc.

HACE unos tres lustros se tomó la singular determinación de enriquecer la fauna autóctona fueguina mediante la incorporación de nuevas especies, traídas de parajes similares de otras partes del mundo. Para cumplir el plan se importaron renos, zorros azules, nutrias, ratas almizcleras.

También entre los ejemplares introducidos figuraron diez parejas de castores, transportados por vía aérea desde Canadá y dejados en la desembocadura del río Claro, en el lago Fagnano, lugar considerado climática y fisiográficamente similar al de la procedencia de aquellos y, por lo tanto, óptimo para ensayar la multiplicación de esta especie, como ha ocurrido.

El río Claro es un cauce que corre en largos trechos profundamente encajonado y con laderas boscosas de lengas, ñires y guindos. Los castores se han ido hacia los lugares más abruptos, pues entre sus agudos sentidos de previsión, posee este roedor el de saber alejarse de la tenaz persecución del hombre. En la soledad del río Claro, las diez parejas han cumplido magníficamente su destino, desarrollando una familia ciertamente muy numerosa que será la base, como se previó, para una industria atrayente. Desde luego que, fiel a su peculiaridad, ocasiona no pocos daños en los bosques, pero su acción depredatoria resulta compensada por el hecho de ser un gran economista del agua, un verdadero vigilante que cuida para que no se derrame, en vana circulación, este maravilloso líquido; así es que, lo que el castor le quita al bosque lo devuelve al fin con la retención de agua, que es elemento fructificante de renovales.

En el río Claro se advierte la obra formidable del castor, sus diques fabulosos, sus islas, sus madrigueras subterráneas, su galerías. Porque el castor, al que los indígenas de nuestra América atribuían un alma inmortal, es un animal extraordinariamente ingenioso. Sus hábitos de vida y su espíritu de constructividad previsora dejan atónitos a todos quienes alcanzan a observar sus realizaciones. Su habilidad para construir lo coloca entre los animales más inteligentes. Es carpintero y albañil que ejecuta con rapidez y eficiencia y es un ingeniero magistral que construye diques que son prodigios de ciencia y tenacidad.

El hombre ha construído cinceles perfectos, pero ninguno tan maravilloso como los dientes del castor: agudos y acanalados, que, una vez gastados por el uso, se afilan, reponen y crecen naturalmente. Con sus dientes poderosos secciona gruesos troncos de árboles centenarios, con sus uñas extraordinariamente robustas, con sus patas delanteras que funcionan como paletas de albañil, con su cola rugosa que le sirve de remolque para transportar hasta los sitios elegidos los materiales necesarios, en las honduras del cauce del río Claro, el castor presenta realizaciones que asombran. Explicaremos algunas, y con ayuda de lo que refieren los técnicos y observadores de la vida de este roedor, conoceremos sus principales características.

Características de los castores.

Como formidable destructor de árboles, plantas y viñas, y sobre todo por su cotizado pelaje, grisáceo y brillante, formado por cerdas rígidas, debajo de la cuales existe un admirable pelo sedoso, el castor ha sido y es objeto de encarnizada persecución por parte del hombre. Por eso abundan solamente en los parajes menos habitados del mundo en Canadá y Siberia, y ahora la ya nutrida colonia de Tierra del Fuego.

El castor ama la vida en ríos y riachuelos, donde se halla mejor resguardado de sus enemigos. Y si en tierra sus movimientos son más bien lentos, casi torpes, en el agua se vuelve extraordinario y activo nadador. Le gusta bucear en corrientes profundas, y, a la vez, calmas. Para ello aprendió a detener el agua de acuerdo con sus exigencias de vida. Como su alimento está constituído por

la corteza de los árboles y de las ramas, y por plantas acuáticas, escoge regiones frondosas, ya que en ellas puede desarrollar plenamente sus instintos y así asombrarnos por el volumen y solidez de sus obras.

Viviendas en lugares seguros.

El castor fueguino ha construido sus madrigueras en las orillas más escabrosas y menos accesibles del río Claro. Algunas viviendas están completamente rodeadas de agua, descansando sobre un terraplén, que es una verdadera isla fabricada por el mismo castor. De este modo la estructura total de la vivienda es un conjunto de troncos de árboles y de ramas secas, que se mantienen unidos por una combinación muy hábil: la presión de las aguas y una especie de argamasa de barro, muy sólida, amasada por el propio roedor con sus patas delanteras.

Las madrigueras con entrada situada debajo del agua, están constituídas por una galería subterránea, muy tortuosa, de algunos metros de longitud que en forma ascendente, desemboca en una cámara espaciosa, de suelo plano, techo abovedado y piso tapizado con hierbas secas y musgo; resulta una vedadera cámara secreta con todos los adelantos respecto a seguridad y confort. Y si, por inconsistencia del terreno, el techo de esta cámara y de las galerías amenazara hundirse, los castores lo apuntalarán con trozos de maderas serruchados en medidas exactas y colocados en forma de columnas. En los lugares más tranquilos, donde su instinto les indica que el hombre no ha de molestarlos, la cámara se conecta con el exterior mediante una galería que conduce a la espesura de un matorral. Pero, en otros casos, cuando la madriguera no tiene otra salida que la galería que desemboca en el agua, construyen alrededor de la cámara un cobertizo de barro y ramas, de paredes porosas, y colocado a escasa distancia del terreno, de modo que permita el paso del aire. A veces, en este cobertizo practican una perforación, que luego ocultan cuidadosamente bajo el césped. Cuando el orificio, por causas imprevistas, se agranda demasiado, acuden a disimularlo con tanto afán que amontonan encima de él ramas y juncos que alcanzan una eminencia de dos y tres metros de altura.

Los castores también tienen otro problema, esta vez hidráulico .Cuando el nivel de las aguas desciende y la boca en la galería queda al descubierto, forman una especie de balsa entrelazada con ramas y troncos, apoyando un extremo en la boca de la galería, mientras el otro queda flotando en el agua. De este modo el castor, buceando en la corriente, llega a la madriguera sin inconvenientes, y en épocas de hielo puede asomarse a la boca de la galería para ver qué tal marchan las cosas sin correr peligros.

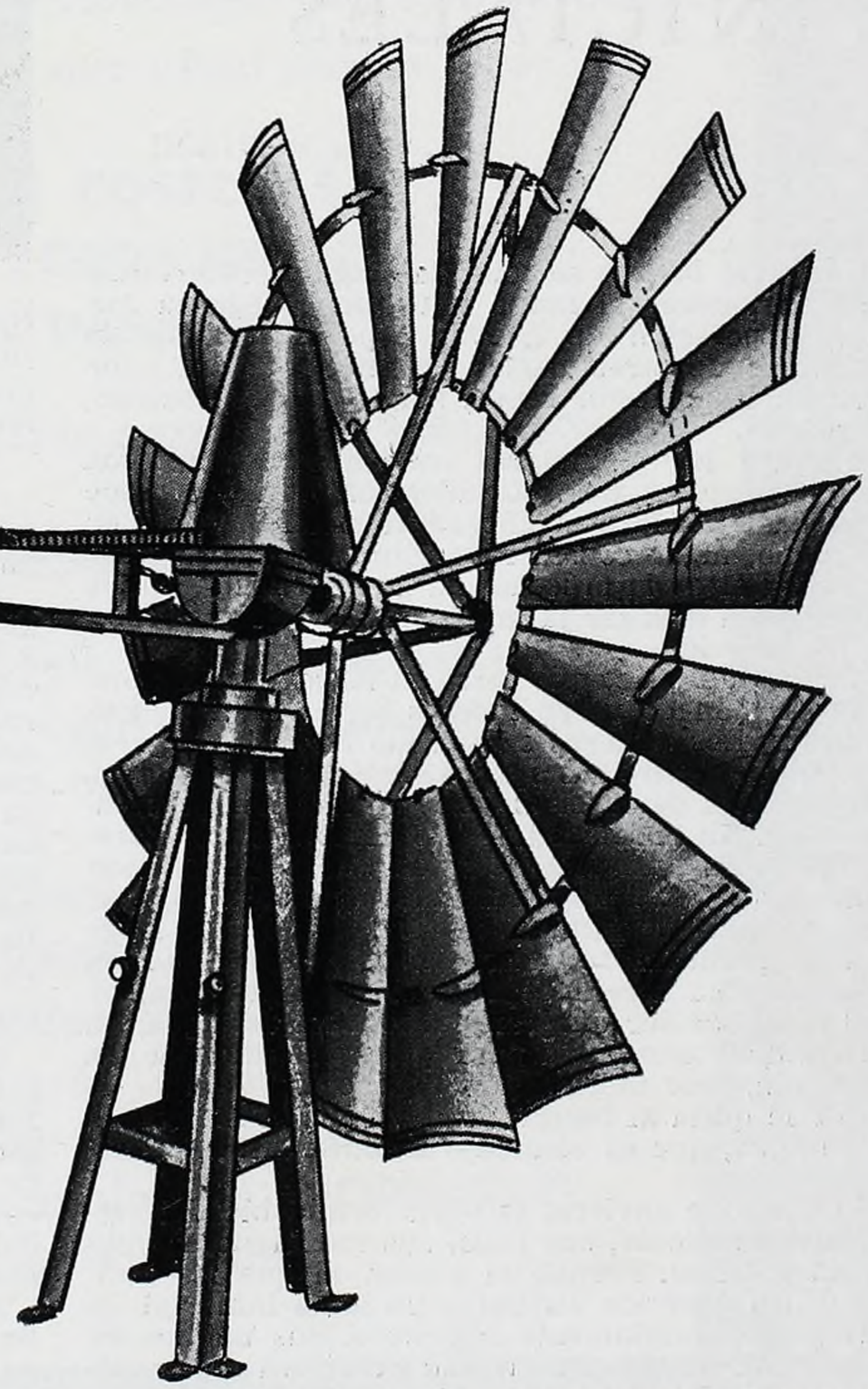
Cuando se prefieren cabañas.

Hay castores que en lugar de madrigueras subterráneas construyen cabañas circulares, de perfección extraordinaria, las que constituyen, quizás, las mejores viviendas hechas por animales. Suelen encontrarse, especialmente, en el Canadá. Para ello buscan un terreno plano situado en la profundidad de algún río; luego roen los árboles y acarrean los trozos —a veces sirviéndose de la corriente— hasta el lugar elegido. Allí levantan la choza que tiene forma ovalada y que mide tres metros de altura con un diámetro de 12 metros. Pero lo más asombroso son las paredes, refractarias al frío y al calor, ¡y que miden 50 centímetros de espesor! El techo de la cabaña, sostenido por paredes tan sólidas, está construído en forma de cúpula y amasado con barro. Luego construyen una galería subterránea desde la cabaña al paraje del bosque donde se proveen de alimentos y de materiales de refección. Y, claro, otra galería de emergencia desemboca a orillas del agua.

Estas cabañas son, también en su interior, sumamente curiosas: están subdivididas por altos tabiques, construídos con ramas y hojas secas, como si fuesen biombos de bambú. En cada departamento habita una familia de castores. Y en cada cabaña —como en cada madriguera— existe un cámara, imprescindible, anterior a la principal, en la que suelen almacenar, perfectamente apiladas, las provisiones invernales: el depósito, situado en el lugar más resguardado de la codicia del hombre y de las inclemencias del tiempo. En las madrigueras, el almacén está situado a nivel inferior del agua y se llega a él por un

Molinos

ELITE



Resuelven su problema de agua para toda la vida

Informes:

TRELEW: **DENIS CARR ROLLIT** — COMODORO RIVADAVIA: **SALMERON P. FERNANDEZ** — ESQUEL: **MARIO A. R. DE PINO** — PUERTO DESEADO: **G. GONZALEZ DIAZ** — PUERTO SANTA CRUZ: **H. W. ROLLIT Y CIA. S.R.L.** — SAN JULIAN: **ANTONIO GONZALEZ RUA** — RIO GALLEGOS: **AGENCIAS RURALES GALLIE**



Paisaje de Tierra del Fuego, donde el agua y la fronda representan el ambiente ideal para la vida del castor, fauna importada que se multiplica rápidamente sobre ambas márgenes del lago Fagnano.

camino seguro, bien apuntalado y muy oculto. Las provisiones están constituídas por trozos de troncos, ramas y hierbas. El castor no desperdicia nada: en el bosque, antes de que llegue el invierno, roe los árboles hasta hacerlos caer. Luego los descorteza, para extraer su alimento, mientras que con los troncos fabrica las estacas que necesita para sus diques. Así, durante el invierno, tendrá la subsistencia asegurada, sin necesidad de abandonar la cabaña, y también el material requerido para realizar arreglos de interiores.

Prodigios del ingenio hidráulico.

A pesar de lo que hemos admirado hasta ahora, las construcciones más maravillosas de los castores son sus diques, en los que el sentido de la previsión organizada alcanza su más alta expresión.



¿Cuáles son las circunstancias que les inspiran estas obras? Los estudiosos las explican diciendo que, para el castor, el inconstante nivel de las aguas presenta, naturalmente, sus peligros, y muy serios: las bocas de las galerías que conducen a las madrigueras pueden quedar al descubierto o, peor, taponarse por la corriente. Además, en épocas de deshielo pueden quedar expuestas a inundaciones o ser obstruídas por bloques de hielo. Entonces, mediante diques enormes, forman grandes remansos, o lagos artificiales, y de nivel constante, aun cuando se trate de corrientes caudalosas. En medio de la corriente toman, como punto de partida, cualquier objeto fijo —una roca o un grueso tronco—, y desde ahí comienza el dique, formando alas, en ángulo, con el vértice dirigido contra la corriente.

Luego se van mucho más arriba y escogen un bosque a orillas del río. Allí cada castor elige un árbol, practica una hendidura circular en la base del tronco y comienza a roer, formando así un grueso surco. El ruido que producen al roer es tan intenso que se oye desde distancias considerables. Por fin el gigante de la selva cede y cae, generalmente hacia el lado de la corriente, para así ser remolcado y empujado hacia el agua, a menos que sea muy grueso, en cuyo caso lo cortan en sentido longitudinal. Luego seccionan también las ramas que están sobre el río y llevan todo corriente abajo, como si se tratara de una jangada, y lo depositan, con habilidad de expertos ingenieros, en el lugar adecuado. Los varios trozos de madera son colocados juntos y unidos de tal modo que forman una valla, maciza y firme, a través del río. Luego introducen barro, mezclado con turba, entre los intersticios de la valla, hasta que obtienen un muro muy alto e impermeable al agua. De este modo la corriente detenida por los diques forma un plácido lago y el castor, siempre vigilante, descubre y repara cualquier daño que pueda ser causado a sus obras. Y tienen otra previsión increíble: dejan siempre algunos orificios, perfectamente colocados y a cierta altura, para el desagüe del agua sobrante. Así el líquido detenido nunca rebasa el dique o salta por encima de él. Y como ocurre con las madrigueras, los diques empezados por una sola familia de castores son continuados por las familias que les suceden, de tal suerte que estas construcciones, aumentadas y perfeccionadas a lo largo de muchos años, adquieren dimensiones tan considerables que, a veces, el agua detenida inunda varias hectáreas de terreno. ¡Asombroso! Y cuando los hombres desaguan los pantanos así formados, quedan superficies de aluvión en las que crece un pasto magnífico. Es sabido que en algunas de estas superficies se edificaron poblaciones: Montreal, por ejemplo, en el Canadá.

Indudablemente, los hombres, que cimentaron sus poblaciones sobre ciudadelas construídas por la civilización —regida por el signo de la previsión—, admiran a estos incansables roedores de dientes de cincel y de singular inteligencia que han encontrado un "habitat" muy conveniente a sus características en nuestra Tierra del Fuego, desde el lago Fagnano, por el río Claro, hacia la cordillera.

LA CARTOGRAFIA DE AMERICA EN EL SIGLO XVII

Por *ERNESTO REGUERA SIERRA*

(Ver "ARGENTINA AUSTRAL", Nos. 272, 275, 278, 283, 287, 291, 296, 303, 312, 319, 322/23, 326, 333, 335 y 338).

RIO DE LA PLATA

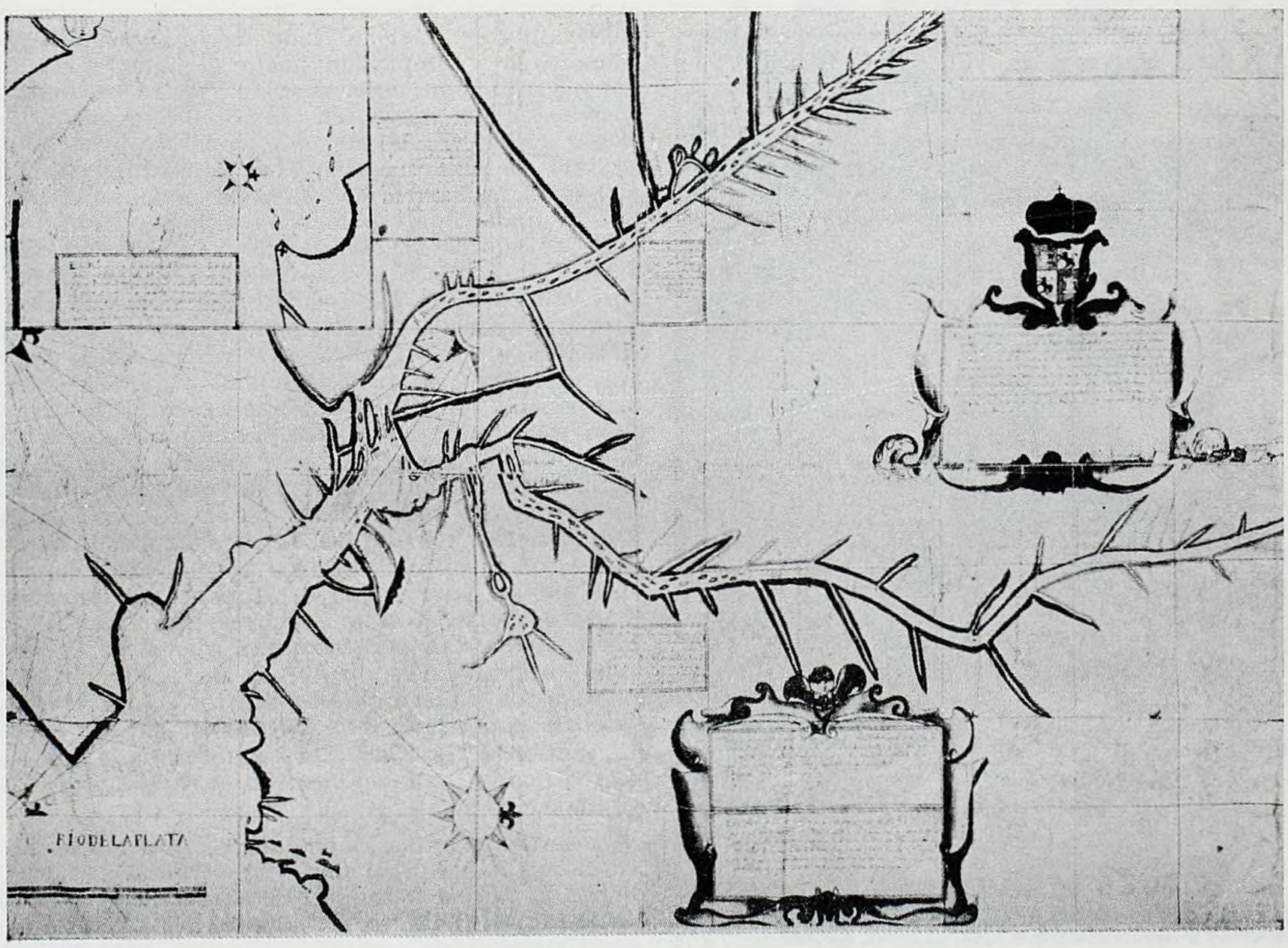
El río de la Plata, por ser puerta de acceso a sus dos grandes tributarios, Paraná y Uruguay, que comunican con extensísimas e importantísimas zonas interiores de la América meridional, fue seria preocupación de los españoles que, después de la segunda fundación de Buenos Aires (1580), en que se afincaron sólidamente en la comarca platense, comenzaron el estudio constante de este grandioso estuario y sus aledaños. Como es notorio, el lecho de este piélago fluvial presenta bancos que hacen problemática la navegación del que no lo conoce.

Las apreciaciones de los marinos y los accidentes que en estas aguas sufrieron y las exploraciones ribereñas (1) fueron, paulatinamente, traduciéndose en valiosas cartas náuticas.

Los extranjeros no permanecieron muy ociosos respecto a este asunto, pero las profusas elevaciones del álveo del río les impidieron lograr satisfactoriamente sus propósitos (excepción hecha de los portugueses). Corsarios ingleses, holandeses y franceses no tuvieron éxito en sus intentos, sobre el particular, por deconocimiento de ese fondo hidrográfico. Solamente en dos o tres casos consiguieron internarse en él, pero sin mayores consecuencias. En uno de esos casos, un escocés, de nombre David, conocedor de los canales del río de la Plata, por haber actuado en una expedición hispana, que de Buenos Aires se encaminó a Chile, pudo dirigir con acierto, en abril de 1607, una incursión pirática hasta el mismo puerto de Santa María de Buenos Aires (2). Es de advertir que el entonces pobre villorrio porteño tenía una inadecuada defensa militar y ninguna protección naval.

En 1628, un navío neerlandés estuvo sondeando en este río (3).

En suma, los españoles, por sus óptimas condiciones de navegantes (ellos revelaron los mares más remotos e ignotos, señalando las rutas a los demás) y por el dominio que tenían de estos ámbitos que tratamos, produjeron excelentes cartas náuticas de estos para-

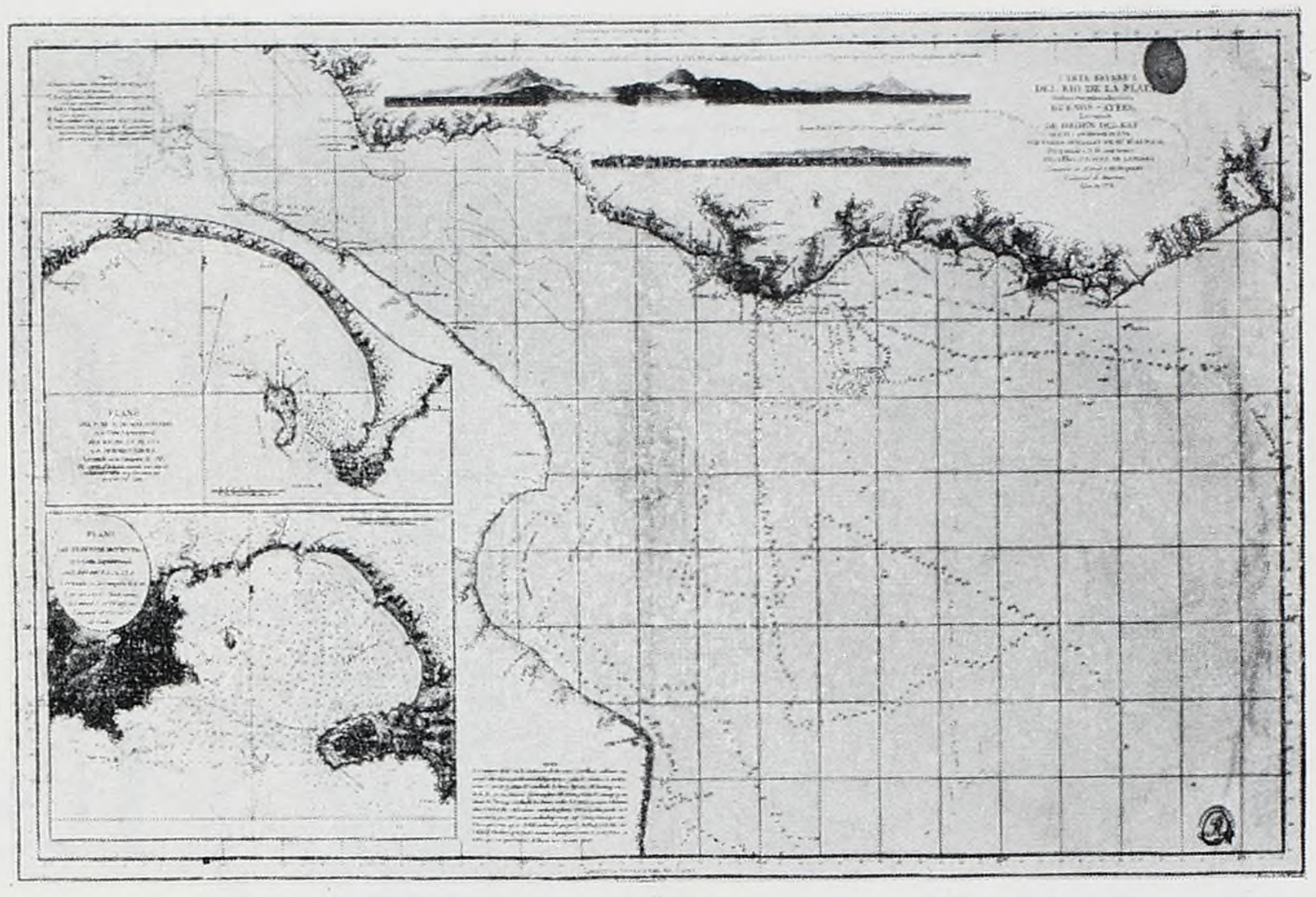


Carta de Esmaili, de 1685.

jes, las que mantuvieron su primacía hasta bien entrado el siglo XIX, y vaya esto para quellos que subestiman a los hidrógrafos ibéricos, creyendo que fueron marinos de otras nacionalidades los primeros en hacer buenas cartas de navegación de nuestros mares y ríos, siendo, en verdad, éstos quienes utilizaron ampliamente los trabajos de la Marina Hispana. Ya veremos mejor este asunto al tratar las centurias posteriores. Por ahora, como corroboración de lo que decimos, podemos presentar el ejemplo de la carta marina inglesa del río de la Plata, de 1808, que es copia de la española, de 1789, de esta misma región fluvial (4).

A la magnífica carta de 1683, de Juan Ramón, que consideramos en el Nº 322/23 de esta revista, agregaremos la de 1685, de Juan Andrés Esmaili, y que también fue de gran importancia para navegar en el piélago dulce que descubriera Solís, la cual reza lo siguiente: "Delineación hidrográfica y geográfica del río de la Plata, con su entrada, canales, bancos y arrecifes". Entre sus otras inscripciones está esta, que es señal de su valía: "Explicación o advertimiento de la entrada y fondo del río, los números que se ven por los canales son brazas (de a 3 codos cada una) de agua de bajamar, los puntos tortuosos es el camino que hacen las naves por estas canales que son ambas de lama, la del sur tiene más agua y mejor tenedero aunque en dando fondo es necesario dar una ancla pequeña por galga al ancla con que se tiene fondo, los puntos menudos son bajíos de arena de poca agua".

En 1692 aparece otra carta de esta especie, ejecutada por Manuel de Ibarbelz, cumpliendo una orden del gobernador y capitán general del Río de la Plata, Agustín de Robles.



Carta española del río de la Plata, reproducida por el Almirantazgo Inglés, para su cartografía náutica, en 1808.

Así nacían las cartas náuticas del gran estuario argentino-uruguayo (verdadero mar), que, después, la evolución lógica las llevaría a la perfección.

La invasión de los portugueses a la Banda Oriental, en la que llegaron a fundar la Colonia del Sacramento y a fortificar la isla de San Gabriel (1680), intensificó el relevamiento de estos lugares, produciéndose, de este modo, en los últimos veinte años del siglo que nos ocupa, varios planos al respecto, cuya mención puede verse en la "Relación descriptiva de los mapas, planos, etc. del virreinato de Buenos Aires, existentes en el Archivo General de Indias", de Torres Lanzas. Como es de suponer, estos planos fueron un aporte más para el conocimiento del litoral platense.

NOTAS

(1) En 1581, Garay recorrió, por tierra, la costa bonaerense, desde el Riachuelo hasta muy considerable distancia al sur. Se sospecha que llegó cerca de donde se halla hoy Mar del Plata.

(2) Enrique de Gandía: "Los piratas en el río de la Plata', capítulo del tomo III de la "Historia de la Nación Argentina", de la Academia Nacional de la Historia (ex Junta de Historia y Numismática Americana). Buenos Aires, 1937.

(3) Enrique de Gandía: ibídem.

(4) El título de esta carta, del Almirantazgo Inglés, es: "Chart of the river la Plata, from its Mouth up to Buenos-Ayres. Surveyed by Order of the King of Spain in the Year 1789".

En la página 11 del Nº 267 de "Argentina Austral" (octubre de 1953), reproduje una carta marina británica de América del Sur, publicada en 1810, según los datos de la Marina Española, y que era la mejor que, por entonces, poseían los ingleses.

CINZANO



Esquel,

otro paso al Sur...

Esquel, antaño vigía del desierto; hoy, expresión de trabajo y progreso, realidad de la nueva Patagonia. Allí abrió sus puertas una nueva sucursal del BANCO ARGENTINO DE COMERCIO, la séptima en aquellas regiones que representan la gran esperanza del futuro.

Siete pasos al Sur... General Roca, Villa Regina, Cipolletti, Bariloche, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, y Esquel, atestiguan el esfuerzo del BANCO ARGENTINO DE COMERCIO por poner al alcance de las fuerzas productoras de la Patagonia, facilidades para realizar toda clase de operaciones bancarias.

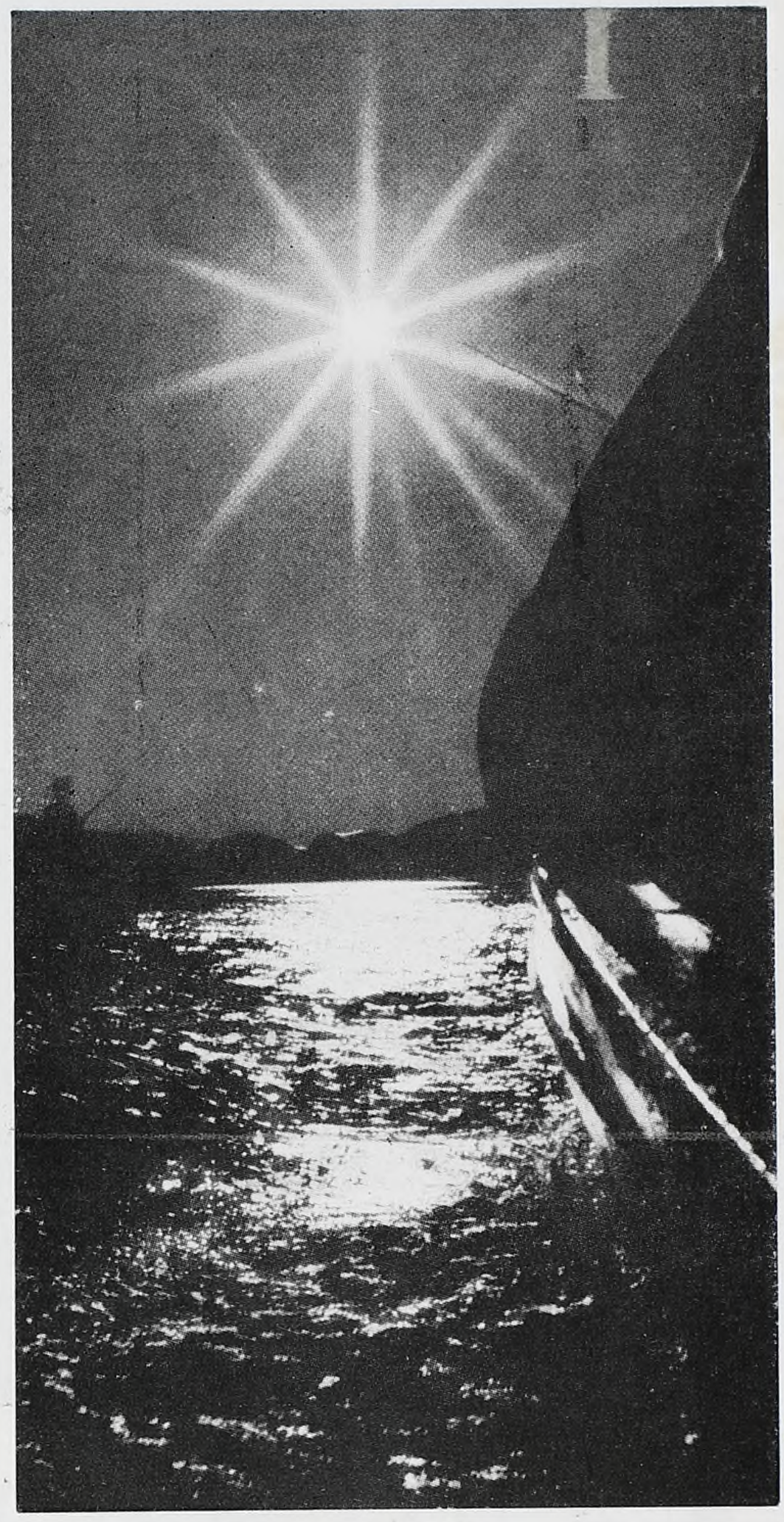
"Abarcando el mundo"

BANCO ARGENTINO DE COMERCIO

Sarmiento 454 Buenos Aires

BUENOS AIRES - GENERAL ROCA - CIPOLLETTI - VILLA REGINA
BARILOCHE - RIO GALLEGOS - COMODORO RIVADAVIA - ESQUEL

SOL DE *medianoche*



Sol de medianoche. Múltiples celajes
de variados colores,
colores como en "sordina",
como de suave terciopelo,
dejan caer sus misteriosos resplandores
envolviendo, extrañamente, al Archipiélago...

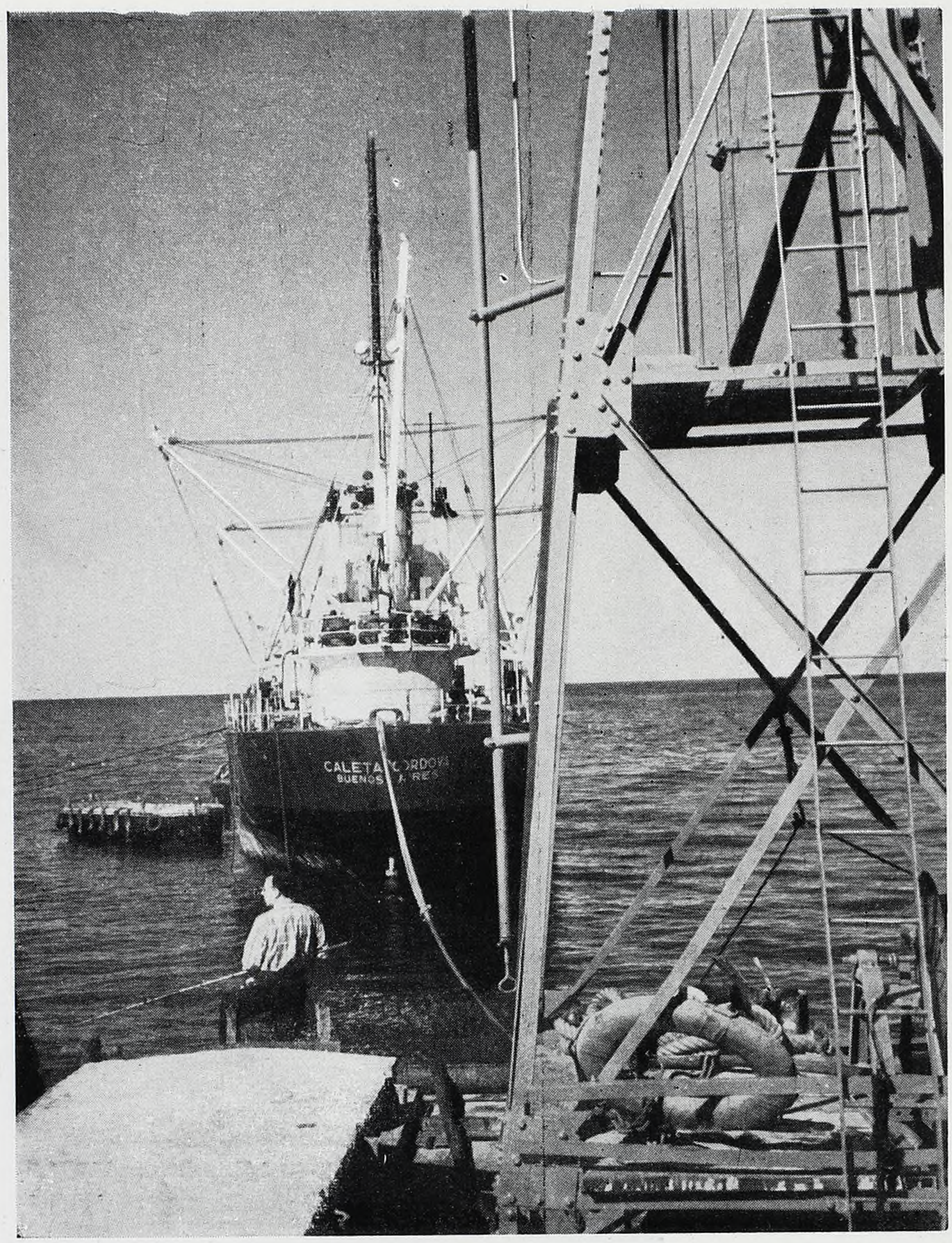
Las islas duermen. El viejo mar tirita...
Un viento frío azota el rostro
de los enjutos y sombríos árboles:
sus ramas doloridas
se doblan y se estiran sollozando
y sus quejas profundas, casi humanas,
el viento las dilata y las alarga
como cruel ironía...

Sol de medianoche. Suaves resplandores
de amatistas, de turquesas y zafiros,
esmeralda, oro y rosa,
acarician las rocas solitarias,
negras, peladas y sombrías,
y las islas parecen
envueltas en un velo de leyenda...
¿Dónde saldrá la hermosa princesita
que a esa hora plena de poesía
ha de acudir a la encantadora cita...?

Noches claras. Días claros también.
¡Esperando el negror que precede a la aurora,
la aurora que no llega ni derrama sus rayos,
—para anunciar con su clarín las horas—
en aquellas regiones se hacen locos los gallos...!

ALICIA LARDE DE VENTURINO

AMERICANO
Gancia
...ES SUPERIOR!



Con su popa próxima al muelle, el buque tanque "Caleta Córdova", de la flota de Y.P.F. toma su carga de petróleo en Comodoro Rivadavia. Desde ese lugar se efectuó el primer envío a Buenos Aires en el año 1914.

RAPSODIA PETROLERA

Por

ARGENTINO MELIPAL

I

CUANDO indagamos el origen de la producción petrolera en Comodoro Rivadavia, que es donde comienza su extracción en el país, tropezamos con un nomenclator numérico que nos llena de perplejidad y nos costó entender. Resulta que el pozo descubridor, el primero en dar petróleo, aquél del cual el 13 de diciembre de 1907 subió un lodo negruzco con "olor a querosén de la mejor calidad", es identificado como "Pozo Nº 2", el famoso pozo número dos para el que se pide sea declarado monumento o lugar histórico, idea que nos parece firme y bien centrada, pues con ese pozo y en ese sitio comienza esta industria minera que es sillar de poderío económico para la Nación, hecho tanto o más evaluable en su dimensión histórica que una brillante epopeya de armas.

La causa determinante de que el pozo inicial de nuestra industria petrolífera ocupe un orden numérico segundón, es la que vamos a recordar. En el año 1903, respondiendo a gestiones realizadas por los vecinos de la incipiente población que se formaba en el golfo San Jorge, angustiados por la falta de agua, la División de Minas, Geología e Hidrología puso a trabajar una máquina a percusión donde actualmente se interceden las calles San Martín y Moreno. Alcanzó una profundidad de 172 metros, el máximo de su poder de penetración, sin hallar agua ni indicios de otras substancias aprovechables. Ante el fracaso, se levantó el campamento y hombres y equipo regresaron a Buenos Aires. Casi cuatro años después se reanudan los intentos, pero ahora a unos tres kilómetros más al norte. Este nuevo pozo pasó a ser el segundo que la dependencia aludida perforaba en el golfo San Jorge y con ese número se lo denominó desde el primer día, aún antes de soñar siquiera que pudiera realizarse el hallazgo fundamental.

De ahí, entonces, que el primer pozo petrolífero argentino lleva el número 2, precedido por uno apócrifo, que nada significó petrolíferamente, ni acuíferamente tampoco, pero que en el nomenclator burocrático fue el número uno realizado por la repartición en aquel paraje.

II

DESDE 1907 la explotación del petróleo estuvo a cargo de la División Minas, Geología e Hidrología del Ministerio de Agricultura, hasta que el 24 de diciembre de 1910 se designó la primera comisión administradora de la "Dirección General de Explotación del Petróleo en Comodoro Rivadavia", que fue integrada así: presidente, ingeniero Luis A. Huergo; vocales: ingeniero Enrique M. Hermitte, doctor Pedro N. Arata, señores Adolfo Villate y José A. Villalonga.

El pozo número dos estuvo en producción permanente y en los 18 días que mediaron desde el descubrimiento hasta terminar el año, produjo 16 metros cúbicos. Los trabajos de perforación prosiguieron en otros sectores: el pozo número 3, a 500 metros al norte del número 2, resultó rico en gas; el número 4, también en esas inmediaciones, estuvo treinta y cinco años en actividad y produjo en total alrededor de 132 mil metros cúbicos de petróleo, cifra extraordinaria. El pozo número 5 ocasionó el primer accidente grave: al llegar el trépano a 150 metros encontró una fuerte napa de gas que escapó y produjo un gran incendio. Varios trabajadores perecieron, otros sufrieron graves quemaduras. Era en 1909. No había médico. Telegráficamente fue requerido el doctor Federici, un médico italiano de 60 años de edad que ejercía en Rawson. El, también por la vía del telégrafo, dio las primeras indicaciones terapéuticas: "Que no les pongan agua fría y mantener desinfectadas las quemaduras". Otra orden: que dispongan caballos de repuesto en el camino porque saldrá enseguida en sulky... Seis días demorará hasta Comodoro Rivadavia, viajando a toda rienda. Llega a tiempo para salvar, por lo menos, 4 vidas, que sin asistencia médica no se hubieran recuperado.

El pozo número 5 explotó el 14 de noviembre de 1909 y estuvo con fuegos encendidos durante 14 meses. Los accidentados esa vez fueron las primeras víctimas que tuvo la actividad petrolera de la Patagonia. El doctor Federici, sufrido samaritano que hizo cientos de kms. para atenderlos, merece el recuerdo respetuoso de la posteridad.

III

LENTA, lógicamente, fue la producción de petróleo en los primeros años en Comodoro Rivadavia, porque también eran lentos los sistemas de perforación y extracción y las necesidades del consumo no eran tan acuciosas como ahora. Se avanzaba a razón de un nuevo pozo por año, término medio, desde 1907 a 1912. El petróleo que se extraía era almacenado en represas naturales, sobre la misma tierra, y en tanques australianos, hasta los que corría por zanjones abiertos a pala. En el año 1910 se autorizó a venderlo para combustible en Comodoro Rivadavia, donde se entregaba en bordalesas de 200 kilogramos conducidas en carros tirados por caballos.

El petróleo crudo de Comodoro Rivadavia tiene características que se adaptan para su empleo como fuel oil sin ser sometido a ningún proceso previo de industrialización. Fue así que además de quemarse como combustible en el uso hogareño, también era vendido al Ferrocarril del Estado, de Comodoro Rivadavia al Lago Buenos Aires, como entonces se llamaba a la línea que hoy llega a Sarmiento. El precio del petróleo en la venta local era de 15 pesos la tonelada.

IV

EN sus primeros tiempos el petróleo argentino, como siempre sucede con todo lo que es desconocido por ser nuevo, suscitaba muchos recelos. Había industriales que no se atrevían a utilizarlo como combustible temiendo por sus calderas y altos funcionarios oficiales que no terminaban de convencerse de la importancia de llevar adelante la explotación y se abstenían de votar los fondos necesarios para intensificarla. Un ejemplo extraordinario consta en libros oficiales de la ex Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia.

Se trataba de adquirir materiales por valor de 100.000 pesos, más o menos, para asegurar la producción de agua a la explotación instalando cañería de 28 kilómetros de largo. A pesar de reconocerse lo indispensable de la obra, la Comisión Administradora que integraban Luis A. Huergo, Pedro N. Arata, José A. Villalonga, Enrique N. Hermitte y Adolfo Villa, no sabía cómo arbitrar fondos. No obstante, igual se realizó la compra de los materiales necesarios bajo la responsabilidad personal del ingeniero Huergo, quien aseguró que *si el Gobierno no reconoce el gasto, lo pagaré de mi bolsillo.*

V

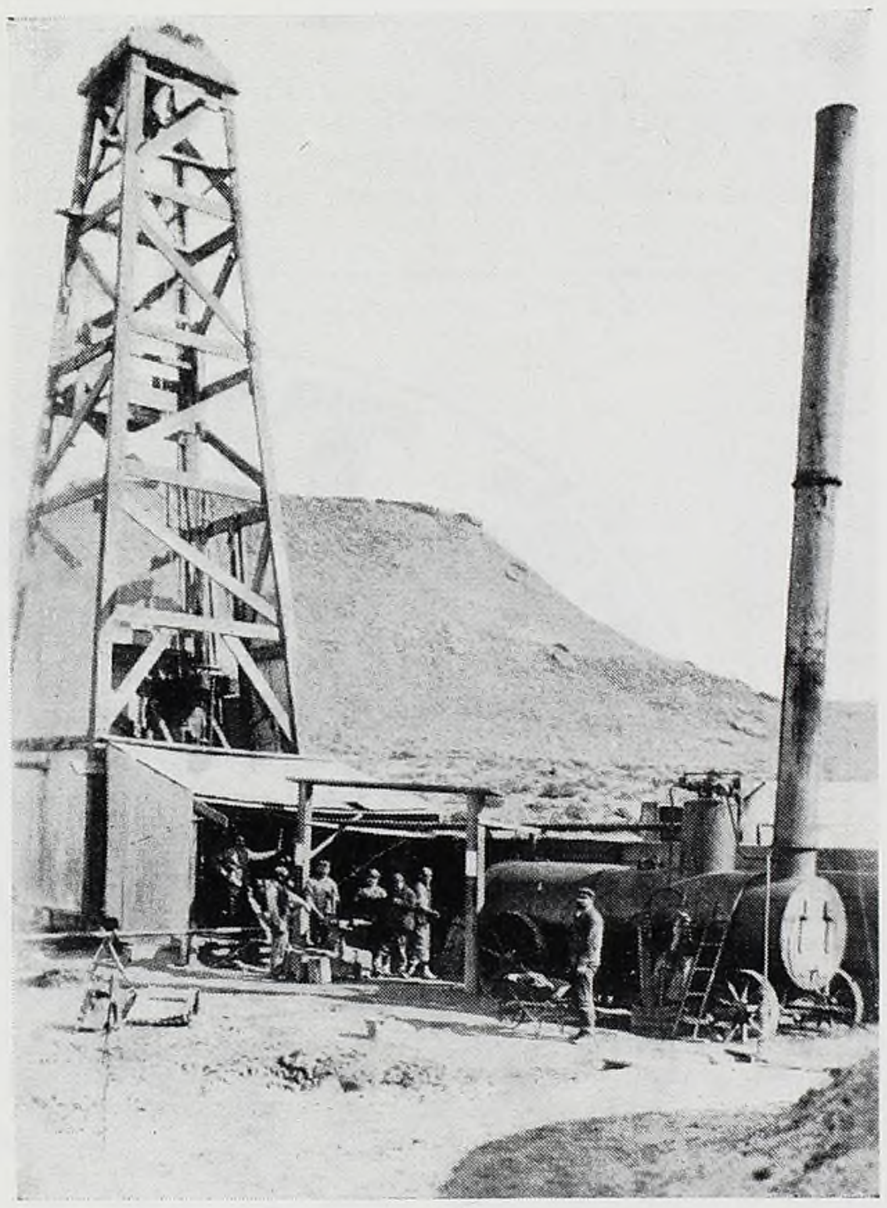
HACIA el año 1914 el stock disponible en Comodoro Rivadavia, y con un aumento constante de producción, obligaba a resolver su transporte a Buenos Aires.

El año anterior había sido autorizado el montaje de dos tanques de 6.000 m³ para almacenaje de petróleo en el puerto de Buenos Aires. Al mismo tiempo se construía en Comodoro Rivadavia un muelle embarcadero de 900 metros de longitud hasta la profundidad de 7 metros en marea baja y 12.80 en marea alta, con cañería de 10" de diámetro para bombear por ella hasta 240 metros de petróleo por hora; y entraban en función los dos primeros ramales de cañerías, para conducción del combustible, que saliendo de los pozos 4 y 8 y empalmando con líneas secundarias llegaban hasta los tanques centrales de almacenamiento, de los que había 4 con una capacidad de 6.000 m³ cada uno. Paulatinamente, pues, comenzaba a reemplazarse el primario almacenamiento en tierra y el uso de zanjones para la circulación del petróleo desde los pozos a los depósitos.

En 1914 llegó la época de pensar seriamente y resolver el transporte a Buenos Aires de la producción petrolera patagónica que excedía en mucho el monto del consumo regional. Es entonces cuando comienza el verdadero desarrollo de la explotación y arranca de este año el despacho de petróleo sureño para el consumo nacional. Esto fue posible por un decreto autorizando a la Dirección General de Explotación a vender el petróleo crudo a comerciantes e industriales. Respaldada con esta medida, la Dirección pudo decidirse a transportar el oro negro desde su fuente de producción hasta los depósitos en Dock Sur.

El primer embarque de petróleo en Comodoro Rivadavia —fecha histórica— fue el 30 de julio de 1914 en el vapor Wanetta, **de bandera inglesa, contratado especialmente para ese y otros embarques sucesivos. El segundo cargamento lo tomó el 6 de noviembre del mismo año el buque- tanque "Ministro Ezcurra", perteneciente al Ministerio de Marina. En ese año 1914 el petróleo transportado desde Comodoro Rivadavia a Buenos Aires fue de 28.977.879 toneladas (en 1959 lo transportado alcanzó a 5.733.269.862 toneladas).**

El primer buque con que contó la entonces denominada "Explotación de Petróleo de Comodoro Rivadavia" fue el petrolero 12 de Octubre, que entró en servicio el 22 de septiembre de 1921.



AQUI COMENZO A BROTAR PETROLEO. Este es el famoso pozo número dos, que sin embargo es el primero que dió petróleo en la República Argentina. El equipo y los hombres son los que intervinieron en el descubrimiento el 13 *de diciembre de* 1907. *En ese lugar existe hoy un monolito recordatorio.*

Buscadores de oro en Chubut



EDWIN C. ROBERTS, figura notable de la colonización galesa en Chubut que además inició un fuerte movimiento para reunir capitales y trabajar los yacimientos auríferos de la precordillera andina, que se suponían muy ricos.

por **BALBINO MACHUCA**

La Patagonia, igual que todas las regiones del planeta que no tienen población civilizada permanente, han sido, lo son y lo serán, al propio tiempo que objeto de intensa curiosidad, tanto por hombres de ciencia como por científicos, origen de apreciaciones, algunas de las cuales —la mayoría— llegan a lo fabuloso. Asi nació, y fue tomando fuerza, la imaginaria ciudad de los Césares, que llegó a ser buscada por orden de un virrey español, uno de los mejores y más progresistas que tuvo el Río de la Plata, tardando varios años en desvanecerse tal sueño.

Escritores de elevado pensamiento y profundos conocimientos en las diferentes disciplinas del saber, entre los que se destacó el insigne polígrafo, ex príncipe Pedro Kropotkine, solían consignar en algunos de sus libros de los últimos decenios del pasado siglo, la posibilidad de que abundara el oro en los Andes patagónicos, pero que no podría explotarse con resultado positivo hasta disponer de medios adecuados de transporte. Y entre los galeses de la Colonia del Chubut, existía la idea, muy antigua en Gales, de que en la región por ellos ocupada en parte, existían yacimientos de tan preciado metal, de plata y de cobre.

Fundándose en dicha creencia, algunos colonos, que remontaron el río Chubut, en busca de mejores tierras de labrantío en que establecerse con sus familias, cuando ya la Colonia empezaba a obtener regulares cosechas, buscaron oro, encontrando en las arenas, a varias millas ol oeste de Rawson, cierta cantidad del ansiado metal, que según viene asegurándose desde que el hombre existe, franquea los caminos considerados infranqueables y hace desaparecer inconvenientes que sin ese elemento nadie salva.

Ese hallazgo entusiasmó a los chacareros y Edwin C. Roberts, formó una asociación de siete hombres, que se dedicaría a la búsqueda de oro.

Ese grupo de colonos salió de Rawson en dirección a la Cordillera a principios de 1890, con caballos y una vagoneta, en la que llevaban herramientas de trabajo, comestibles, ropa y agua. Uno de los componentes era entendido en la búsqueda de oro y en la manera de eliminarle las impurezas. Volvieron como a los seis meses y con noticias satisfactorias. Enseguida se realizaron reuniones, en las que estuvo toda la Colonia, para escuchar los informes sobre lo que habían hecho y cómo encontraron el oro que tenían que mostrar. El informe, a cargo del señor Edwin C. Roberts, apoyado por sus compañeros de expedición, que exhibieron muestras del metal que tanto los preocupaba, despertó gran entusiasmo, hasta el extremo de que muchos de los oyentes querían ir sin demora en busca de yacimientos auríferos.

En octubre del citado año, alrededor de setenta hombres se organizaron en contingentes para buscar oro, creyendo que lo obtendrían con solo bajar del caballo. Entretanto, la compañía de los siete, como dió en llamarse a la formada con ese número por Edwin C. Roberts, se empeñaba en conseguir del gobierno algún derecho para trabajarlo. Interín buscaban comunicar el entusiasmo que los poseía, a personas de algo de capital, interesadas en el negocio, entre ellas los señores D. Richards y R. Roberts, de



Ing. Agustín P. Carbone



VIDA caracterizada por una armoniosa unidad de ciencia y de conducta ha sido la de don Agustín P. Carbone, decano de los ingenieros civiles argentinos, que falleció el 9 del corriente en la capital federal. En la brillante etapa de su extendida actuación se cuentan importantes realizaciones de interés colectivo y de progreso material, que darán prolongación en el tiempo a su nombre de profesional universitario, como vivirá el recuerdo de sus bondades, su sereno temperamento, en cuantos tuvieron oportunidad de frecuentarlo. Hombre cordial y afectuoso, con manos dispuestas siempre al apretón que une, disfrutó la satisfacción de alentar amistades perdurables. Al cabo de sus 94 años andados intensa y profundamente había incorporado una verdadera legión de seres a esa riqueza imperecedera que es la amistad.

Comenzó su actuación profesional en un fin de siglo brillante y realizador. Le cupo actuar en la época en que se operaba decididamente el gran cambio porteño, el de la Gran Aldea que cedía su arcaismo y tranquilidad al impetuoso avance de las modernas concepciones urbanas, y el ingeniero Carbone fue un realizador entusiasta de grandes obras que se levantan en distintos puntos de la ciudad como testimonio del empuje ejecutivo de los últimos años del siglo anterior y el primer cuarto de la actual centuria. Precisamente el gran edificio donde se halla la sede redaccional de esta revista —San Martín 50— y el en que están las oficinas centrales de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia —Diagonal Norte 543— fueron realizaciones del ingeniero Carbone, y como éstas muchas construcciones más, para vivienda, oficinas, escuelas, cuarteles, capillas, plantas industriales.

Cursó sus estudios mayores en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, de la que egresó en 1895 con el título de ingeniero civil y calificación de distinguido. Con mentalidad definida, se entregó a su profesión con inteligencia, fervor y dinamismo. Los primeros jalones de su actuación lo vincularon a la Dirección General de Obras Sanitarias, técnica en la que se especializó, pasando a dirigir los trabajos de ingeniería sanitaria en Mendoza y también la dirección de las obras del Hospital Militar, del Hospital San Roque, del Arsenal de Guerra, etc.

Ilustrativo, pero excesivamente extenso, sería detallar las obras que planeó, inspiró y ejecutó, los trabajos que realizó tanto en la capital de la República como en la vasta y dispersa tierra adentro, pues con igual eficiencia y exacto sentido del medio fue un destacado arquitecto urbano que un enjundioso constructor rural y un infatigable agrimensor de tierras solitarias. Pertenecía el ingeniero Carbone a esa clase de personas para quienes la noción del tiempo está unida indoblegablemente a la impaciencia por hacer y nunca economizó sus energías mentales y físicas en su larga y proficua jornada. Su extraordinaria laboriosidad lo vinculó a otro gran impaciente, don José Menéndez, que le encomendó la dirección de importantes obras, confianza igualmente dispensada después por sus descendientes, los señores Menéndez Behety y Braun Menéndez. Planeó y dirigió los edificios ya mencionados de la calle San Martín y de Diagonal Norte, en Buenos Aires, varios edificios en Punta Arenas, frente al mar, el de la Sociedad de Beneficencia Miraflores, capillas y mausoleos, muelles; el frigorífico de Río Grande, en Tierra del Fuego; planteos para concesiones de riego en más de 1.000 hectáreas santacruceñas, etc.

Los impulsos generosos de su corazón lo llevaron a no permanecer indiferente ante los problemas que afectaran a los demás y obras y acciones de beneficio para la colectividad. Fue un colaborador activo en la obra espiritual, social y cristiana que preconizara ese pastor genial y bondadoso que fue monseñor Miguel de Andrea. También cumplió tarea prominente y efectiva como consejero escolar y principalmente en favor del funcionamiento de la Escuela de Obreros de San José de Flores, barrio que le contaba entre sus vecinos conspicuos y preocupados de su progreso; socio fundador del Centro Argentino de Ingenieros, compartió responsabilidades en la comisión directiva y en la redacción de la revista societaria; concejal municipal metropolitano en 1932, en unión de otros esclarecidos compañeros de sector se distinguió por una sana preocupación de bien público.

Fue la del ingeniero Carbone una vida lógica, coherente y ejemplar, bendecida por una notoria lucidez y agilidad mental hasta los días finales de los altos años vividos. Hasta su retiro hogareño llegaba la visita cotidiana de muchos afectos que se gozaban al merecer los suyos, pues fue de esos seres que al rendir su jornada dejan en los demás la satisfacción de haber sido dignos de su amistad.

Nueva York el segundo, experto en cuestiones mineras. El primero, de Gales, era químico, hábil en análisis auríferos. Pasaron los dos a formar parte de la denominada compañía de los siete. Marcharon de nuevo a la cordillera, con los dos nuevos socios, regularmente equipados y, luego de trabajar fuerte durante algún tiempo, regresaron con oro en bruto y lavado.

Ante tales resultados, que había que considerarlos positivos, los señores D. Richards y R. Roberts marcharon a Gales con sus muestras, entusiasmando con ellas a cierto número de hombres que disponían de algo de capital, constituyendo un sindicato. Retornando a estos parajes, con cuanto consideraron necesario para emprender organizadamente la búsqueda y explotación del metal conque pensaban enriquecerse. Empezando los trabajos a mediados de 1893, con tan promisorios resultados al principio, que la sociedad por ellos integrada cobró notiriedad y prestigio, llegando a pertenecer a ella el entonces joven diputado al Parlamento Británico, por el principado de Gales, David Lloyd George, que 35 años después habría de contribuir tan eficazmente a la victoria contra los imperios de la Europa Central, Lloyd George, estuvo en Chubut, según refieren viejos galeses.

Así que los cateos empezaron a dar resultados negativos o de escasa producción, la Sociedad desapareció. Antes que ésta empezara sus trabajos, que tanto entusiasmaron en los primeros momentos, aquí y en el extranjero, Edwin C. Roberts, cada vez más firme en sus propósitos, a principios de 1892 vendió su chacra en unas dos mil libras esterlinas y con ellas se trasladó a Gales, para allí buscar refuerzos para su empresa y mejor educar a sus hijos. Falleció en las tierras galesas que le vieron nacer, después de largo ambular por América desde su adolescencia, antes que fracasara la Sociedad minera por él planeada y puesta en marcha, dejando unos manuscritos, que sirvieron al reverendo Abraham Mattews para escribir el libro "Crónica de la Colonización Galesa de la Patagonia", del que he tomado datos para este artículo.

Lo referido enseña: que más conveniente que buscar un rápido enriquecimiento en empresas demasiado aventureras, resulta trabajar en forma constante en la profesión u oficio a que la persona se dedica, siempre que le proporcione los necesarios medios de subsistencia y en él haya perspectivas de progresar. Ello no quiere decir que se dejen de lado las que parezcan difíciles y hasta casi imposibles, que pueden emprenderse después de un estudio serio de sus posibilidades y contando, con los más elementales medios requeridos para alcanzar el éxito, sien guiarse únicamente por los impulsos del momento.

Yacimientos auríferos es muy posible que lleguen a encontrarse en la provincia del Chubut, como van encontrándose muchas cosas. Irán apareciendo, bien buscados por planeamientos científicos o ya por casualidad como ocurrió con el petróleo en Comodoro Rivadavia y otros minerales en diferentes puntos de la tierra.



NIEVE EN LOS CAMPOS





La gente de "El Puma" ha salido con tropillas por delante para fundir nieve y abrirle caminos a la hacienda. Para que abrevien los caballos, es necesario abrir hoyos en la costra helada de los arroyos. Se encontraron animales vivos que estuvieron hasta 18 días hundidos en el albardón de nieve, pues es notable l aresistencia de los ovinos. También hallaron corderitos como "soldados" al suelo, y para despegarlos tiene el hombre que tirar con fuerza.

RECIOS temporales de nieve azotaron las regiones occidentales del Chubut en el presente invierno, acompañados de fuertes heladas y muy bajas temperaturas. La nieve, echada con violencia sobre los campos, pronto resultó peligrosa para las haciendas, sobre todo en las breñas, cañadones y detrás de los calafates, donde se refugian las ovejas y muchas veces quedan sepultadas. En los establecimientos hubo seria preocupación y en algunos hubo pérdidas importantes.

A las nevazones sucedieron días de veinte, veinticinco y aún más grados bajo cero: 29° se registraron en la zona de Nueva Lubecka. Endurecida por la congelación, la nieve permaneció varias semanas, hasta que entre el sol y fuertes vientos la fundieron con cierta rapidez. Ese manto húmedo mantenido durante casi tres semanas y el deshielo posterior ha resultado favorable para los campos, como sin duda se comprobará en la venidera estación de los pastos.

En algunos establecimientos de la cordillera y otros ubicados en sus estribaciones y valles próximos, se tuvieron días de intensa tarea dedicada a la salvación del patrimonio ovino. La hacienda quedó encerrada por la nieve y la gente resultaba poca para recorrer los campos a caballo, andanza que con fríos tan intensos es muy ingrata. Si un hombre tiene que descender de su cabalgadura en medio del campo, luego le cuesta montar a causa del entumecimiento.

Tenemos referencias de lo ocurrido en varias estancias, por ejemplo en el Centro de Producción y Explotación El Lucero, que reune los establecimientos "Los Zorros", "La Marta" y "El Puma", a cargo del Ejército Argentino, en la región de Nueva Lubecka.

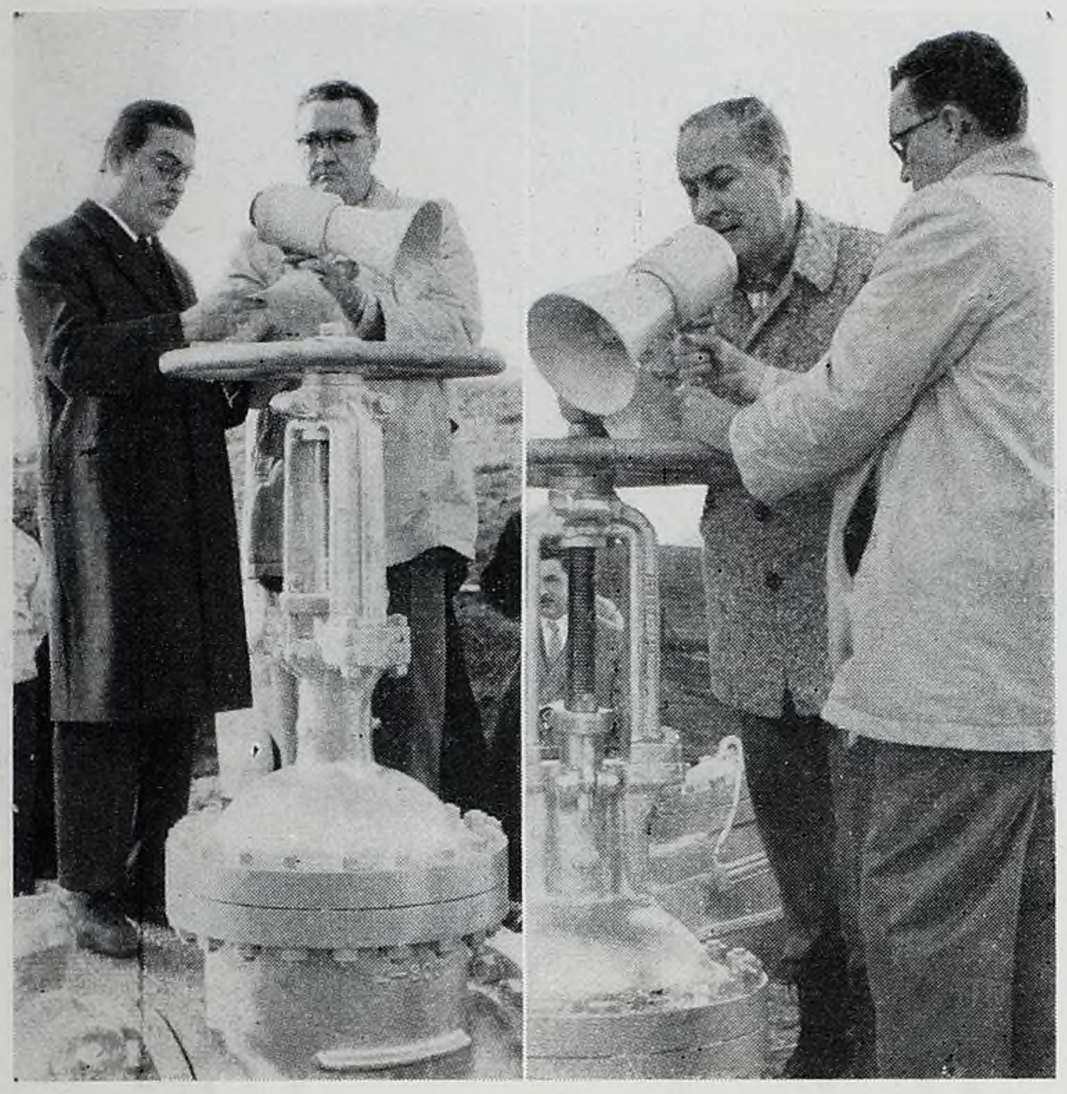
Producida la gran nevada del mes de junio, el jefe del Centro, capitán Nelson A. Seguí, ordenó en la estancia "El Puma" los trabajos perentorios aconsejados por la experiencia para defender la majada. Como primera medida se echó una tropilla al campo, bien guiada, para pisar nieve y abrir brechas o surcos y, por ellos, trasladar las ovejas a otros lugares donde pudieran ramonear. Además, grupos de jinetes debieron recorrer el campo en todas direcciones, pues en algunos sitios, sobre todo detrás de los calafates, se formaron albardones en que quedaban sepultados muchos animales. Hasta veinte ovejas encontraron hundidas bajo un solo montículo.

La situación en ese y otros establecimientos hubiera cobrado tintes de mayor dramaticidad por las pérdidas que pudieron sobrevenir, si a los veinte días de estar los campos cargados con un manto de setenta centímetros de nieve, no se inicia un viento huracanado que en pocas horas fundió el cincuenta por ciento del hielo, dejando en descubierto los pastos, con lo que la hacienda pudo alimentarse.



PETROLEO DE TIERRA DEL FUEGO

para las necesidades del país



El director de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, doctor José Casas y el gobernador del Territorio de Tierra del Fuego, pronuncian palabras de satisfacción al realizarse el primer cargamento de petróleo en bahía San Sebastián. Con ellos el señor King, gerente de Tennessee Argentina.

A partir del 19 de agosto, Tierra del Fuego abastece de petróleo al país. Ello ha sido posible por la intensificación de los trabajos a cargo de la Tennessee Argentina S. A., empresa subcontratista de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. La entidad estatal recibe el petróleo extraído en Tierra del Fuego a razón de 11.15 dólares el metro cúbico, importe pagadero en moneda nacional y reajustable de acuerdo a las variantes que puedan originarse en el precio internacional del flúido.

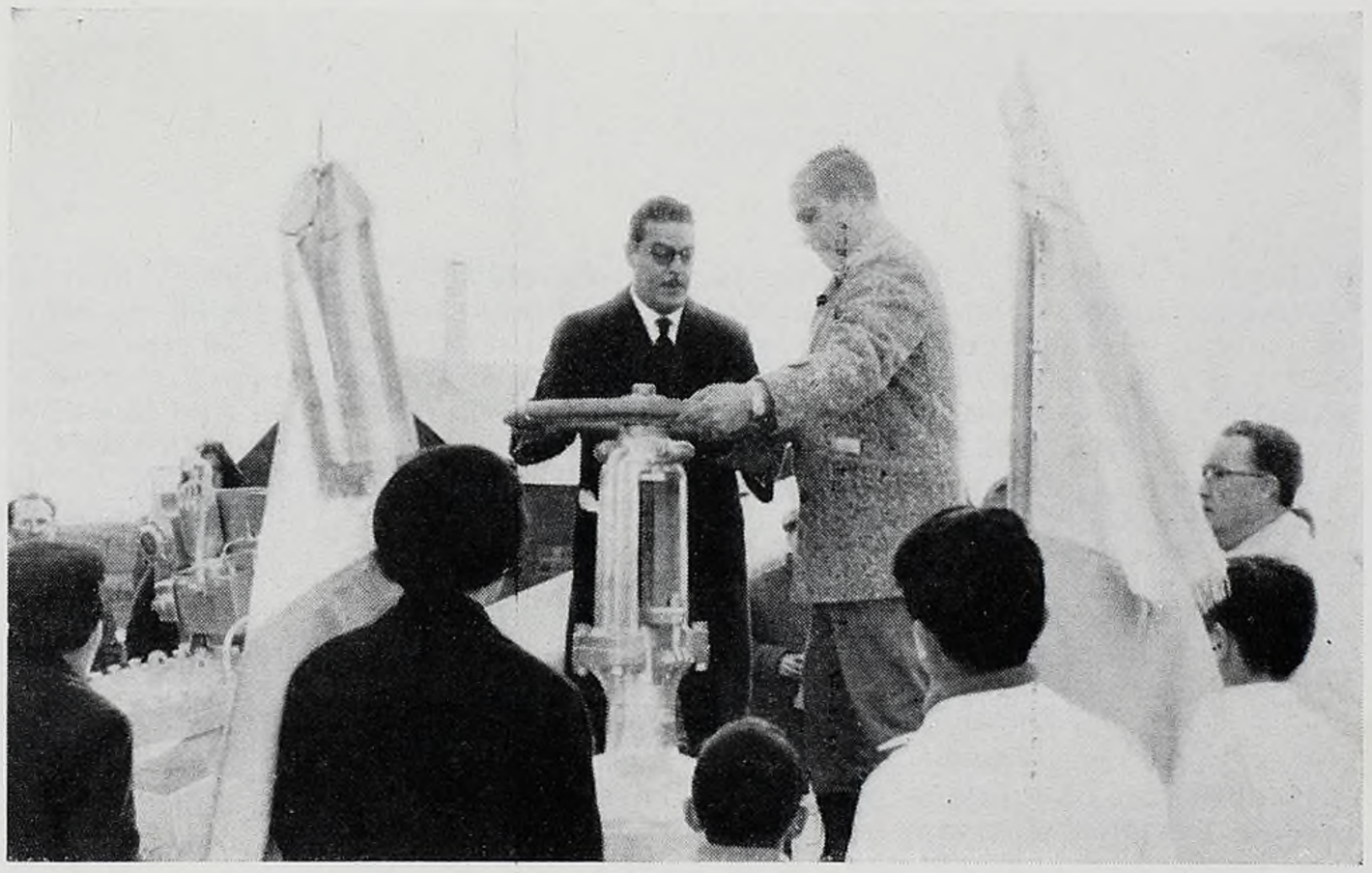
La Tennessee Argentina tiene ya en explotación diversos pozos de excelente rendimiento en Gamma, Avilés y Río Chico, parajes del norte de Tierra del Fuego, y prosigue los trabajos de exploración y perforación, pues le ha sido asignada una extensión considerable dentro del territorio fueguino para buscar y extraer petróleo.

Se calcula que la producción se incrementará aceleradamente y que será necesaria la visita de un buque tanque para evacuar al menos cada ocho días el stock acumulado en los tanques de almacenaje en bahía San Sebastián.

El primer cargamento de petróleo transportado de Tierra del Fuego a Buenos Aires fue de 16.000 metros cúbicos en el buque-tanque "La Plata", integrante de la flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, unidad que de inmediato emprendió el regreso al extremo sur para proseguir el transporte. El traspaso del primer cargamento a los depósitos en Buenos Aires se produjo el 26 del actual.

En ambos extremos, al producirse la carga y descarga, se efectuaron actos celebratorios con vívido acento de júbilo patriótico. En el campamento de la Tennessee Argentina, en Chorrillo, Tierra del Fuego, se reunieron el gobernador del Territorio y otras autoridades, directores y funcionarios de Y. P. F., jefes de la Tennessee Argentina, miembros de la Marina Nacional y varios pobladores invitados. Pronunciaron discursos el gobernador fueguino, capitán de fragata Ernesto Campos, el director de Y. P. F., doctor José Casas, y el gerente de Tennessee Argentina S. A.,, señor King.

Al recepcionarse en Buenos Aires el primer envío de petróleo fueguino hubo un acto en el hall central del edificio de Y. P. F., asistiendo el ministro de Economía, ingeniero Alvaro C. Alsogaray, el secretario de Industria y Comercio, doctor Carlos Juni, el gobernador de Tierra del Fuego, señor Campos, otros altos funcionarios del gobierno central, directores de Y. P. F. y jefes de la repartición. Pronunciaron discursos el gobernador fueguino y el presidente de la entidad fiscal, doctor Juan José Bruno.



Rodeados por el júbilo de los técnicos y operarios de la Tennessee Argentina y de los pobladores fueguinos que asistieron a la ceremonia, el gobernador del Territorio, capitán de fragata Ernesto Campos, y el director de Y.P.F., doctor José Casas, hacen girar el manubrio que acciona el mecanismo conductor de petróleo que llega nasta el buque tanque "La Plata", el primero que ha cargado oro negro en la bahía de San Sebastián.



22 hombres, que han permanecido meses en una isla inhóspita de la Antártida, reciben con júbilo la llegada del escampavías "Yelcho", facilitado por Chile a Ernest Sackleton para salvar a sus camaradas.

La increíble expedición

ERNEST SHACKLETON había participado en 1901 en la expedición de Scott al Polo Sud, que no pudo lograr su meta, y en 1907 encabezó otra que logró aproximarse a 97 millas del aquel punto, viéndose forzado a regresar, soportando un sinnúmero de calamidades, ante la perspectiva de quedar sin alimentos.

Tras vencer muchos problemas estuvo lista en agosto de 1914 la "Expedición Imperial Transantártica" que zarpó de Londres a bordo del "Endurance", precisamente en los días en que Inglaterra entraba en guerra con Alemania. Tampoco coronó el triunfo esta tentativa cuya historia constituye el motivo del libro de Alfred Lansing, *"La increíble expedición de Shackleton"*, publicada en nuestro país por Editorial de Ediciones Selectas, en traducción de Federico López Cruz.

Manifiesta el autor que su obra es fiel expresión de la verdad, basada en su mayor parte en los minuciosos diarios de los participantes, escritos en cuadernos y libretas borroneados por el agua, ennegrecidos por el humo del aceite de ballena, y estregados al fin de tantas jornadas de zozobra.

Era Shackleton "un explorador del molde clásico: completamente seguro de sí mismo, romántico y hasta un poquito fanfarrón". Tenía entonces 40 años, gozaba de prestigio mundial y disfrutaba de una mediana posición social. El deseo de mejorar esta última, por ambición y algo de vanidad, lo lanzó a conquistar para su patria la gloria, no intentada hasta entonces, de atravesar de lado a lado el continente antártico pasando por el Polo.

Componían la expedición 26 hombres, entre tripulantes y técnicos, y su jefe y un polizón se les unieron en Buenos Aires, desde donde continuaron a Georgia del Sud, zarpando de allí en busca del Polo el 5 de diciembre de 1914. Calculaban llegar para fines del mismo mes, pero a los pocos días los vaticinios pesimistas de los balleneros de Georgia respecto a las condiciones del tiempo y el mar, se cumplieron con exceso: a casi 60 millas de la bahía Vahsel el *pack* los aprisionó. El "Endurance" era un bergantín de 144 pies de eslora por 25 de manga, construído para navegar entre los hielos, y su casco, de durísimas maderas, poseía la robustez necesaria para afrontar condiciones muy adversas, mas no tanto como soportar la presión de enormes témpanos que emergían hasta alturas de 50 metros. En vano fue esperar que el mar dispersara aquellas moles y permitiese a la nave llegar a la bahía. Al finalizar el mes de enero de 1915 quedó "apretado como una almendra en un barra de turrón", y sin que en forma alguna fuese factible salvar la relativamente corta distancia que los separaba de tierra, no quedó otro recurso que resignarse a permanecer allí hasta que pasase el invierno y volvieran a dispersarse los hielos.

En julio y agosto comenzaron a producirse profundas grietas, acompañadas de ruidos estrepitosos, y formidables témpanos iniciaron su despiadado castigo contra el casco del "Endurance". Tras rudos golpes y pronunciadas escoras pareció que su recia estructura aguantaría el ataque, mas el 27 de octubre la situación se tornó desesperada y se dió orden de abandonar el buque, que naufragó poco tiempo más tarde a la vista de los náufragos. Hasta entonces, aun con las privaciones que supone la larga noche antártica, habían disfrutado de cierto confort al amparo del buque; ahora, sobre témpanos a la deriva, empezaba una nueva vida sin abrigo ni descanso. Duró aquello 163 días. El témpano sobre el que flotaban se dividió muchas veces con el consiguiente pánico ante el peligro fatal de aislar a unos de otros o de sus provisiones, enseres y botes.

El *pack* se desplazaba hacia el norte y finalmente los devolvería al mar abierto, que tanto anhelaban para echar al agua los tres botes y huir de aquel infierno helado, pero en la medida que los acercaba a la salvación les iba despedazando el témpano, y la multitud de bloques que les rodeaba hacía descartar todo intento de embarcar y abandonarlo. Sin embargo, a principios de abril de 1916 ya no quedaba otra alternativa; debieron alistar apresuradamente los botes y lanzarse en busca del mar abierto, sorteando el *pack*.

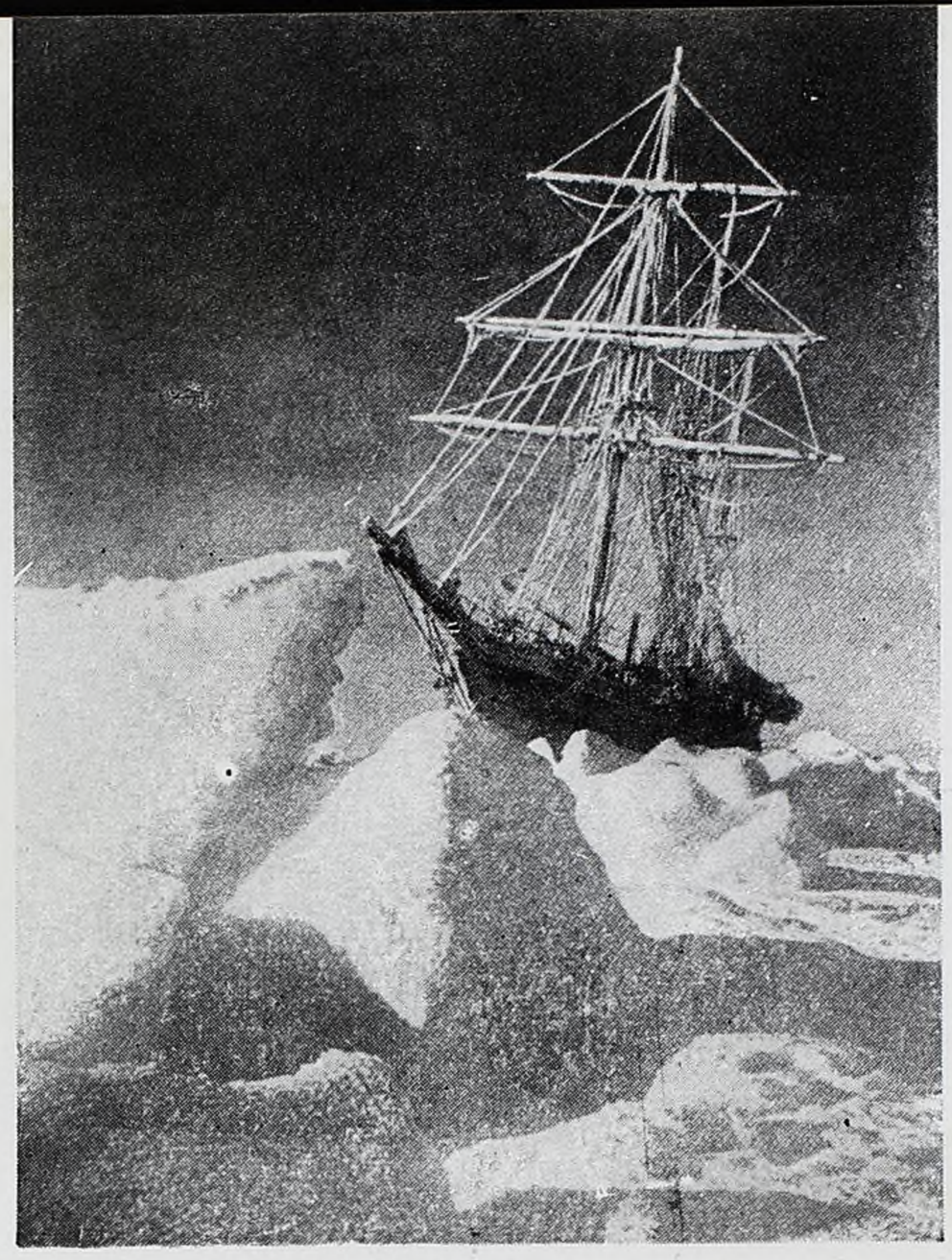
De las tres pequeñas embarcaciones, el "James Caird" era la mejor; medía 6,75 metros de eslora por 1,90 de manga, y las otras dos un poco menos. Cargadas las provisiones y el mínimo de impedimenta, los 28 hombres que se distribuyeron en ellas bregaron día y noche con remos

SIR ERNEST SHACKLETON

De quien dijeron sus hombres: "Para conductor científico denme a Scott, para viajar veloz y eficientemente a Amundsen; pero cuando uno se encuentra en una situación desesperada, cuando parece que no hay salvación, conviene arrodillarse y pedir a Dios que le envíe a Shackleton".



de Shackleton



El "Endurance" es definitivamente atrapado por los hielos que paulatinamente lo destruyen con su presión incontenible.

Por ANTONIO ALVAREZ

y velas para acortar aquel arriesgado viaje, entre hielos y borrascas. Desde el témpano habían visto pasar la isla Danger y después la península Palmer; ahora, en su posición actual, lo más atinado era dirigirse a las islas Clarence o Elefante. Les separaban de ellas poco más de 70 millas, distancia que carecería de significación en otro sitio, más no allí, en un mar donde las tempestades alcanzan terrible furia. Apenas cabían en aquellos botes recargados de bagaje, y no hubo sitio que las olas no barrieran, ni ropas ni bolsas de dormir que quedaran secas; los alimentos sólo alcanzarían para unos días, pues ni pudieron proveerse de mucho ni había espacio suficiente donde ubicarlos. Y otro azote aún mayor: el frío. Ateridos y en el límite de la extenuación, llegaron, después de 8 días de lucha desigual contra una naturaleza implacable. Tocaban tierra firme en la isla Elefante, por primera vez a los 497 días de dejar Georgia del Sud. Era una playa inhóspita hasta donde pueda imaginarse, sin un solo refugio ni posibilidad de construirlo, y castigada constantemente por huracanes helados que sus maltrechas carpas no pudieron soportar. No quedó otra solución que arrimar algunas piedras y utilizar los botes quilla arriba como techo.

Tan pronto como pudo mejorar el estado físico de su gente, Shackleton anunció la próxima partida para Georgia. Irían él y 7 hombres más en el "James Caird", único bote que al menos remotamente podría realizar la proeza, solicitar auxilio y rescatar al resto, que quedaría en la isla. No hubo discusiones ni nadie pujó por embarcarse. En un viaje sin escalas, había que encontrar la diminuta isla situada a 870 millas de distancia, perdida en un mar donde los vientos soplan a una velocidad de 200 y 300 kilómetros por hora, con olas de 25 metros de altura. Esperaron el día propicio, que llegó el 24 de abril, despidiéndose con más resignación que efusividad, y sin envidiarse la suerte ante la separación. En la isla quedaban 22 hombres que, al perderse el bote en aquel mar inmenso y agitado, muy pocas esperanzas podían albergar de que lograsen su cometido.

Ni Shackleton ni sus acompañantes se hicieron muchas ilusiones sobre el viaje, pero fatalmente debía intentarse. Cuando se piensa que aun hoy día, con las modernas naves dotadas de radio, radar y apoyo aéreo, sigue siendo una faena dificultosa atravesar esos mares, conmueve recordar a aquel puñado de hombres del "James Caird". Tampoco en esa ocasión la naturaleza les dispensó de sus espantosas tempestades. Fue un viaje cruel y agotador de 16 días; el agua se congelaba en todas partes, hundiendo peligrosamente el casco; tras largas guardias buscaban inútilmente descanso sobre el lecho de piedras que servía de lastre, y la tarea de desplegar el mapa y determinar la posición con el sextante en medio del mar picado, debió ser pintoresca y trágica a la vez. Parte del agua potable se les había escurrido y la única restante se pudría, adquiriendo un sabor desagradable.

Arribaron el 10 de mayo a un sector deshabitado de Georgia del Sur y por poco zozobran al embestir contra los arrecifes; el timón quedó roto. Para llegar a Grytviken debían atravesar la isla, unos 46 kilómetros en línea recta, por parajes jamás hollados por el hombre. Desde donde estaban, no se veía otra cosa que montañas y nieve, más por esa ironía común a todas sus peripecias anteriores, no necesitaron perder tiempo en cambiar ideas ni planes; había que salir caminando en la madrugada siguiente, sin bagaje, con provisiones para poco más de un día, y descartando que no podrían pernoctar. Irían 3 solamente. Esta travesía se hizo por segunda vez en el año 1955 y pudo saberse entonces que Shackleton y sus compañeros tomaron la ruta más tortuosa y escarpada. Hubieron de desandar un largo trecho al constatar que los desviaba de su destino, y en cierto momento la noche les sorprendió ante una alta barranca de pronunciado declive. Advirtiendo que por detrás avanzaba una espesa nube de niebla, Shackleton sugiere dejarse deslizar por la empinada ladera como por un tobogán; los otros dos le miran sobresaltados ante tamaña locura, pues centenares de metros abajo puede haber rocas o precipios contra los que se estrellarían sin remedio. El jefe permanece impávido y sin mucha insistencia les convence de que, o bajan librados al azar o en poco más de dos horas perecerán congelados en medio de la niebla que se les aproxima; en verdad es una locura, pero el infortunio ha hecho desaparecer de aquel hombre toda perspectiva y apreciación del



El "James Caird", débil e incómodo bote abierto con el que Shackleton y un seleccionado grupo de sus hombres realizaron la increíble hazaña de llegar desde la isla Elefante hasta Georgia del Sur, a través del terrible Estrecho de Drake. Fotografía tomada el día en que es echado al agua para comprobar su condición marinera.

peligro. Jamás, desde que zarpara hacia el Polo, la providencia le deparó siquiera dos opciones; siempre la disyuntiva entre un exterminio seguro y una alternativa desesperada, única. Milagrosamente, sin hacer otra cosa que dejarse caer por la pendiente, llegaron al pie de la ladera, jadeantes, pero a salvo, y por la tarde los habitantes de la estación ballenera vieron absortos aproximarse a tres hombres ruinosamente vestidos, larguísimas barbas y melenas, rostros demacrados y andar desfalleciente, casi sin aliento.

—"Me llamo Shackleton"—, dijo al gerente de la factoría, y cuentan que a su interlocutor, que año y medio atrás los viera partir de aquel mismo puerto y ya los daba por perdidos, le saltaron las lágrimas.

Para el rescate de los 22 expedicionarios que a mediados de abril quedaran en Elefante, el gobierno de Chile facilitó el remolcador "Yelcho", que llegó y los recogió el 30 de agosto de 1916. La odisea había terminado.

Conmueven hondamente los sucesos relatados en este libro, cuyo autor no trata de magnificarlos en ningún momento. Por lo contrario, se ha ceñido a una objetividad que a ratos parece severa. Con frecuencia los hechos son historiados con deliberada monotonía, según surgen de los diarios de los tripulantes, como si la repetición, cual un suplicio, impresionara más que las descripciones profundas. No dice qué ocurrió después del rescate, qué repercusión tuvo ni qué honores se tributaron, tal vez porque al llegar al capítulo final ya vive el homenaje en el corazón de cada lector. Lejos de la apología, antes bien, el autor nos retrata al Shackleton de 1914 sin ensalzarlo, pensando con razón que la hazaña del protagonista le releva de ello; que si algo de vanidad lo impulsó a organizar la expedición, queda en el olvido ante el temple y la serenidad puestos a prueba para salvar y rescatar a sus subordinados, para quienes fue jefe ejemplar: siempre en la vanguardia, mirando por la vida de cada uno más que por la propia, y reclamando para sí los mayores sacrificios en la lucha contra la adversidad.

En el verano de 1957/1958 sus compatriotas, encabezados por Vivian E. Fuchs, acometieron felizmente la empresa de cruzar el continente antártico, reivindicando para Inglaterra un triunfo que tantas amarguras se había cobrado en el "Endurance". Iban provistos ahora de vehículos con calefacción, *snow-cats,* radio, aviones de reconocimiento y muchos otros adelantos tecnológicos, y al parangonar ambas expediciones, sin desmerecer a la que conquistó los laureles, el lector se pregunta si aquella frustrada epopeya fue realmente un fracaso; si tantos padecimientos por causa de una naturaleza hostil, acaso más piadosa con otros a quienes devoró en el primer embate, no revelan más fielmente el espíritu invencible y tenaz que ha mostrado esa nación en sus horas más críticas.





Doctor JORGE A. HUMBLE

Semblanza

Por SALVADOR C. LARIA

EN diciembre de 1862 entraba al puerto de Patagones la goleta de bandera inglesa "Allen Gardiner". A su bordo se hallaba el reverendo Waite H. Stirling, quien, acompañado por otros catequistas, se dirigía al Sur a hacerse cargo de la Superintendencia de la Misión de la isla Keppel, en Malvinas, recientemente creada por la "Patagonian Missionery Society" de Brighton. Sin embargo, dos misioneros resolvieron desembarcar para radicarse en el pueblo del Carmen. Eran el doctor Jorge Arturo Humble y don Stirling Kurjes, quienes establecerían la primera misión protestante de la región.

El doctor Humble, al comenzar el año 1863, se trasladó a la población de Mercedes, ubicada en la margen sur del río Negro —actual Viedma— y levanta la modesta casa en que funcionó la misión, a la vera del mismo río. Traía el título de médico y cirujano de la Universidad de Londres, ciudad en que había nacido, comenzando a ejercer su profesión.

Juntamente con el doctor Francisco Baraja, fueron los primeros médicos que se incorporaron al seno de las poblaciones de Carmen de Patagones y Viedma, atendiendo en forma estable y permanente. Su radio de acción profesional era extenso pues alcanzaba a los pobladores diseminados a lo largo de ambas márgenes del río Negro, desde su desembocadura hasta la Primera Angostura.

Fue el doctor Humble, durante 34 años continuos, médico, cirujano, partero; atendió su botica e hizo de dentista y vacunador. Fuera de estas actividades específicas, inherentes a la profesión de un médico en Viedma, siempre estuvo dispuesto a brindar su apoyo a cualquier iniciativa útil para la población. Así por ejemplo, entre 1864 y 1865 comienza a sostener con su peculio la primera escuela particular de varones de Viedma, colaborando en tan noble tarea el preceptor Francisco Aguiar, mientras su abnegada esposa regenteaba otra sección similar de niñas, anexa a aquélla.

Cuando era preciso la colaboración del vecindario en pro de realización de una sugerencia o plan tendiente al progreso de la ciudad y bien de sus pobladores, la Gobernación del Río Negro recurría, entre otros honrados vecinos, al doctor Humble. Así entonces, ejerció el cargo de médico oficial de la Gobernación; fue miembro del Consejo Municipal de Viedma; integró como vocal, en 1889, el Consejo Escolar del Territorio; intervino activamente en la colocación de la piedra fundamental del "Hospital del Río Negro", ceremonia que se realizó el 9 de Julio de 1890 en presencia del gobernador, Napoleón Berreaute.

Formó un hogar honorable casándose con Isabel Luisa Williams, que acompañó fielmente a su esposo en toda su trayectoria. Inculcó a sus hijos los principios del bien, dando él el ejemplo y tuvo, entre sus postreras satisfacciones, la de presenciar cómo su hijo Jorge Guillermo Humble actuó como gobernador interino del Territorio Nacional del Río Negro a mediados de 1895, por ausencia del titular. Falleció en Viedma en 1897, donde actualmente descansan sus restos.

Tal es, a grandes rasgos, la actuación de quien llegó a aquellas apartadas regiones en momentos muy difíciles y allí se quedó para hacer el bien como médico, como pastor, como vecino altruista. Verdadera síntesis de trabajo tesonero y elocuente testimonio de sencillez y afabilidad. La estampa clásica del "doctor inglés" quedó grabada en las pupilas de los antiguos pobladores de Viedma. Lo vieron pasar en aquellos años distantes, llevando el consuelo de su palabra a los que sufrían y en muchas ocasiones —sin alardes— extendió su mano desinteresadamente a los pobres y menesterosos del pueblo. Su amor por todo aquello que provenía de la tierra, su afán por difundir la doctrina del Evangelio, dieron un contenido de soberbias dimensiones a su existencia. Fue todo un hombre de bien.

Desde hace mucho tiempo que la capital del Río Negro le debe el merecido homenaje de gratitud. Por lo menos, una de las calles del ejído urbano de Viedma, debe llevar su nombre. Los poderes públicos deben acudir en un gesto que encontrará el agradecimiento de todos aquellos que supieron de las proyecciones progresistas y educativas que tuvo la silenciosa pero fecunda obra del doctor Jorge Arturo Humble.



"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

Planta de aluminio en P. Deseado

Sería una radicación de gran utilidad

EL periodismo cotidiano ha informado en varias oportunidades sobre una posible radicación industrial en Puerto Deseado para la reducción de aluminio, proyecto en el que ha manifestado su interés, por intermedio de sus representantes en Argentina, la empresa Kaiser Aluminium Chemical Corporation.

Entre dichos representantes y las autoridades de la provincia de Santa Cruz han sobrevenido algunos contactos, y de resultas de consultas y cambio de ideas, el gobierno provincial dió a conocer sus conclusiones provisorias y meramente informativas respecto a las condiciones de esa radicación.

Señala en primer término que la radicación inversionaria que en principio propone la Kaiser Aluminium y Chemical Corporation debe reputarse altamente útil para el efectivo desarrollo económico de la provincia de Santa Cruz, y en tal concepto las autoridades están dispuestas a facilitar y promover dentro de sus facultades, jurisdicción y competencia, todas las gestiones tendientes a lograr ese objetivo, ofreciendo:

a) Someter a la consideración de la H. Cámara de Diputados un proyecto de ley, con fundamentación constitucional, eximiendo a la Kaiser Aluminium y Chemical Corporation, por el término de diez años, de todo impuesto o gravamen provincial o municipal (con excepción de las tasas retributivas de servicios) de cualquier naturaleza creados o a crearse. Esta exención será materia de convención expresa, en realidad de condición resolutiva a favor de la empresa, en el contrato que en caso de acuerdo se celebrará.

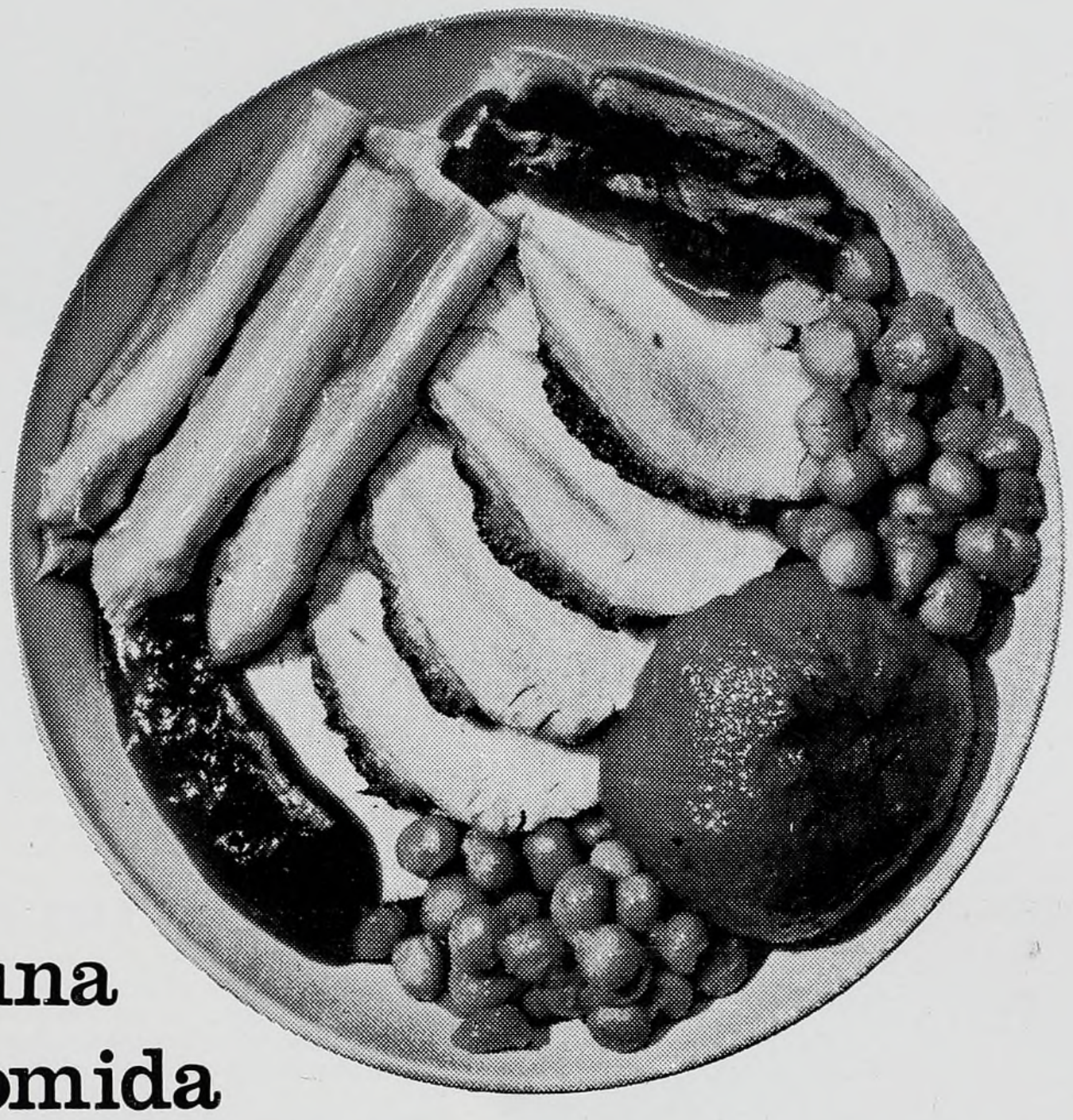
b) Los organismos técnicos competentes admiten la factibilidad de operación en Puerto de Deseado con barcos de hasta 15.000 toneladas. De manera que el Poder Ejecutivo Provincial, ad-referendum de la H. Legislatura y de los organismos nacionales competentes, garantizará la realización y formas de financiación y refinanciación de los trabajos necesarios para el libre acceso y atraque de tales buques.

c) La provincia cederá en propiedad a la empresa, libre de todo cargo, los terrenos en que se construyan las plantas industriales y sus accesorios. Los terrenos serán elegidos entre los disponibles de la provincia de comun acuerdo entre las partes, no pudiendo precisarse en este momento si entre tales terrenos existe alguno con una superficie de 10.000 hectáreas, pero expresándole conformidad con dicha área estimativa.

d) La provincia, con cargo para la empresa, obtendrá para ésta por las vías legales correspondientes, aquellos derechos reales o personales que sean necesarios para servir el propósito de establecer, mantener y administrar de conformidad con las leyes vigentes, aquellos caminos, líneas de tubería, líneas transmisoras de electricidad, etc., que sean necesarios fuera de los límites de los terrenos mencionados.

e) La provincia se compromete a promover, facilitar y gestionar todos los trámites necesarios para asegurar el suministro a la planta de la empresa en Puerto Deseado, de 370.000 metros cúbicos de gas natural, como interesa a esa firma. El precio para este gas será materia de convención entre las partes y/o los organismos nacionales respectivos, asegurándose, empero, a la empresa, un tratamiento igual al dispensado a otros usuarios inversores.

Finalmente indica que el Poder Ejecutivo de la Provincia queda a disposición de Kaiser Aluminium y Chemical Corporation para iniciar el estudio de las bases de la pertinente contratación, entendiéndose que ello será "ad referendum" de la H. Cámara de Diputados.



una
comida
"en familia"
disminuye
tiempo y distancia... una deliciosa comida, una manta o una copa de scotch, cualquiera sea el detalle de la atención, está brindado con un amistoso sentimiento. Esta es la invalorable ventaja que representa volar vía AUSTRAL, la línea aérea que le asegura la atención más distinguida, en las rutas del sur.

VUELE VIA AUSTRAL

La
Línea Aérea
Patagónica

LEANDRO N. ALEM 498
T. E. 31 - 4583, 7144, 7550, 3912 y 32 - 0374

DIAGONAL NORTE 543
T. E. 30 - 8363

BUENOS AIRES

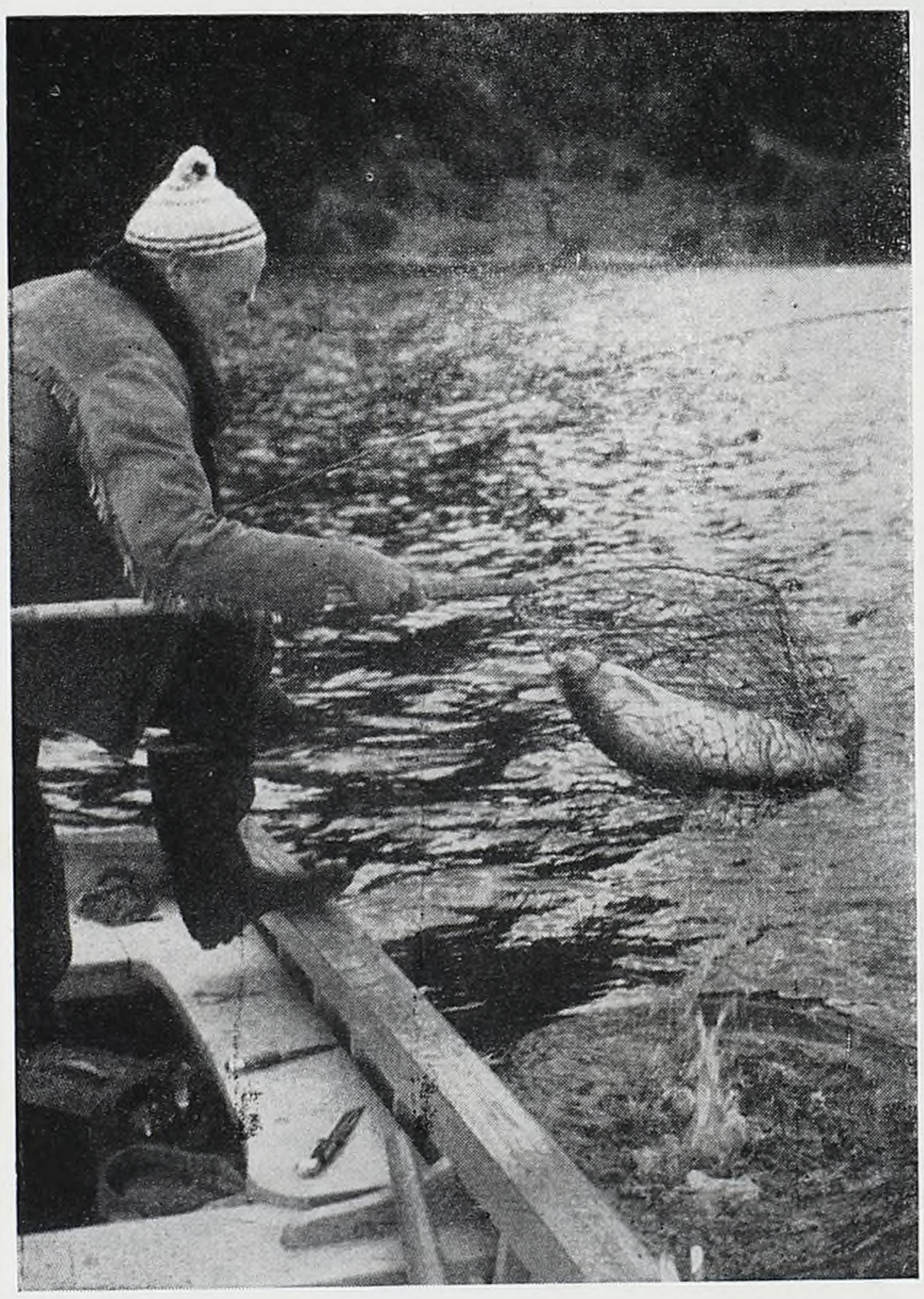
El pescador que va a las regiones lacustres de la Patagonia, practica su deporte favorito en medio de paisajes que son un sedante para sus nervios y un tónico para su espíritu. Allí, bosque, montaña y aguas cristalinas, conforman un cuadro encantador.



CAMPING

DE PESCA EN LOS LAGOS DEL SUR

por E. IBARZ GRAO



Quien sabe comportarse con la necesaria discreción, quien aprende a conocer los lugares donde se acantonan las truchas, obtendrá muy buenas piezas y, satisfaciendo su afición, vivirá jornadas inolvidables en un escenario de ensueño.

A quienes han recorrido algo el mundo no deja de extrañarles la poca difusión que en el país tiene un deporte que en Europa y Norteamérica cuenta con innumerables adeptos: el excursionismo. Quizá conspire contra su escaso desarrollo lo poco propicio del terreno en las zonas más densamente desarrolladas de la República, una inmensa llanura sin ondulaciones, surcada hasta lo inverosímil por alambrados sin fin. Ciertamente, en estas condiciones, el excursionismo no presenta bastante aliciente. Este es un deporte que supone la existencia de bosques y, sobre todo, de montañas.

La palabra inglesa *camping* (ya muy usada en todos los idiomas) tiene un significado más completo que el solo excursionismo. Une la excursión a la permanencia, es decir, el excursionista se basta a sí mismo, prepara su propia comida y duerme en plena naturaleza, resguardándose de las inclemencias del tiempo por sus solos medios. El concepto de excursionismo no quedaría completo si no aclarásemos que toda o buena parte de la excursión debe hacerse a pie. El excursionismo puro es el que no utiliza otro medio de traslado que las piernas, magnífica actividad deportiva por cierto que depara a quien la practica, emociones impagables. Uno de los más atractivos aspectos del excursionismo, es el alpinismo o escalamiento de montañas.

El excursionismo a pie, tan vigoroso y saludable patrimonio de las razas fuertes (quienes lo practican hacen jornadas normales de 40, 50 y 60 kilómetros), es poco prometedor en Argentina, en gran parte de su territorio, por el hecho de ser completamente llano y estar tan alambrado (no concibo el excursionismo caminando por la carretera) y, además, por las considerables distancias que separan los centros poblados de los lugares que justifican la excursión. El deporte queda por ello limitado a las comarcas montañosas y boscosas (centro de la República, norte y sur) en donde realmente hay lugares extraordinarios.

Pero creo que el excursionismo, o mejor aún el *camping*, tiene posibilidades insospechadas si lo unimos a otra actividad deportiva, la pesca, y, eventualmente, a la caza. Propugno, pues, como se verá, el *camping* para pescar.

Tantos años de permanencia en la zona llana del país casi me habían hecho olvidar las interminables caminatas que durante mi juventud hiciera a través de las verdes montañas de mi tierra. Pero unas vacaciones disfrutadas en la región de los lagos andinos hicieron que se renovaran los recuerdos y que estudiara varios aspectos de esta cuestión, que juzgo interesantes.

Me ocurrió con frecuencia que después de pasar una tarde recorriendo algún río o las orillas de un lago probando lugares para mis tiros de mosca, empezaba a encontrar pique al anochecer, después de la puesta de sol. Es bien sabido que las truchas moscardean, es decir, ascienden a la superficie a comer los insectos que caen o se posan en el agua, al iniciarse el crepúsculo, con las primeras horas de la noche. Pero ocurría que precisamente a esa hora debía regresar al hotel para la cena. Tenía que hacer tres, cuatro o más kilómetros a pie, de noche o con poca luz, a través del bosque, para llegar a la hora señalada para cenar. Los inevitables retrasos, resultado de la lucha entre la afición a la pesca, exacerbada por la posibilidad de una buena presa, y la exigencia hotelera de puntualidad, provocaron en este orden de cosas ingratos incidentes. No puedo por menos recordar que algunas veces quedé prácticamente sin cena por haber llegado con cierto atraso. No discuto la conveniencia de observar una puntualidad en los hoteles para las horas de la comida. Pero si hacemos miles de kilómetros para satisfacer nuestros deseos de pesca, es sensible que este anhelo, acariciado y contenido un año entero, se pueda ver frustrado por una consideración tan subalterna como la apuntada.

Esto era lo que yo decía a un grupo de pescadores deportivos una noche de sobremesa.

—Tiene usted razón —me dijo entonces un joven francés, apasionado por la pesca. Nosotros, como usted ve, somos dos matrimonios con estos tres niños tan revoltosos. Acabamos de regresar de una excursión inolvidable, que pudimos disfrutar plenamente porque superamos el inconveniente de la puntualidad horaria para las comidas hoteleras. Resolvimos el problema con nuestras carpas. Acampamos en los lugares convenientes y pescamos a nuestras anchas a las horas más adecuadas, sin sujeción a horario. Llevamos nuestras vituallas, pero los platos de fondo fueron las sabrosas y fresquísimas truchas por nosotros pescadas. Han sido unos días que no olvidaremos, en la soledad de los bosques milenarios y en un marco de insuperable belleza. Ni las señoras ni los niños, a pesar de las bajas temperaturas en ciertas horas de la noche, tuvieron el menor inconveniente. Bien abrigados todos en las bolsas de dormir y reparados por las carpas, dormimos plácida y tranquilamente.

De aquellas palabras han surgido estas cuartillas.

Algunas referencias para organizar un cómodo camping

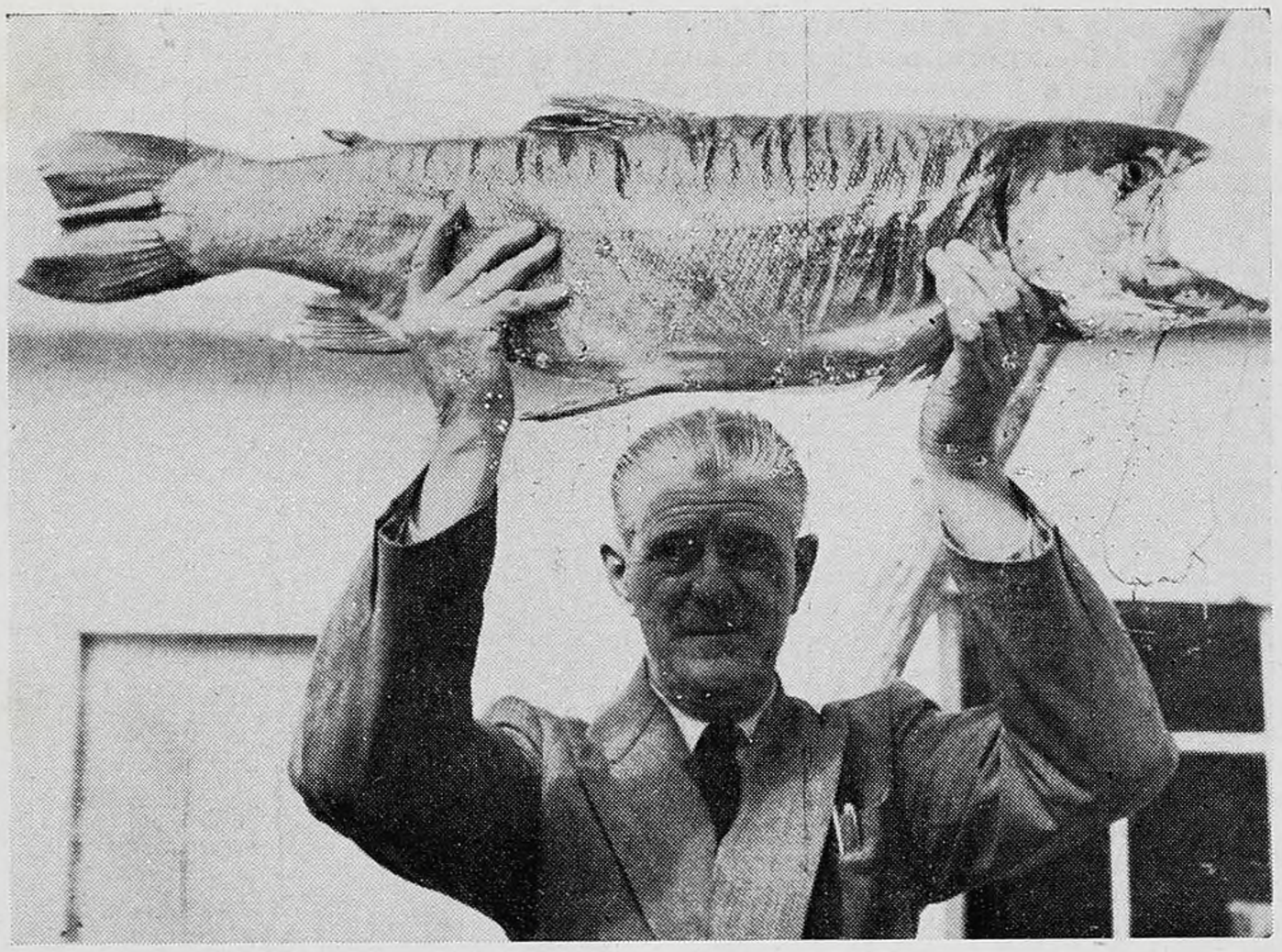
El *camping* hoy ,es perfectamente viable y cómodo, merced a dos valiosas adquisiciones: la carpa liviana y la bolsa de dormir, amén de otros enseres de importancia secundaria. La carpa moderna para dos personas, por ejemplo, se reduce, plegada, al tamaño de una pequeña valija de mano que no llega a pesar cuatro kilos. Para quienes tienen el complejo de las grandes carpas debemos recordarles que ellas sólo les servirán de refugio en las horas de descanso o para defenderse de las inclemencias del tiempo, que son las menos. Las restantes las pasarán al aire libre. Por lo tanto la carpa no necesita ser grande sino que por el contrario hay que procurar que tenga el menor tamaño para facilitar su traslado, para hacer más breve su armado y menor el trabajo de mantenerla limpia. Además de esto podrá obtenerse más fácil protección entre pajonales y árboles; recuérdese, en efecto, que cuanto más reducidas son las dimensiones de una carpa menor es su resistencia al viento. Ella aumenta a medida que lo hace su tamaño.

La industria nacional puede facilitar, como decimos más arriba, carpas para dos, tres y cuatro personas, sólidas, de poco peso (120 gramos por metro cuadrado) impermeables, sin palos ni herrajes. Todo cabe en pequeños paquetes en forma de valijas. Añadamos que se arman fácilmente en contados minutos.

La otra adquisición que hace cómodo el *camping,* es la bolsa de dormir. La necesidad de proteger a numerosas tropas expedicionarias de muy bajas temperaturas durante la última guerra, hizo aguzar el ingenio de inventores y fabricantes. Se necesitaba protección y mínimo espacio y peso. Todo pudo conseguirse. Las bolsas de dormir modernas (que también la industria nacional fabrica en muy buena calidad) se reducen a un tamaño muy pequeño y no pesan casi nada. Hay, naturalmente, modelos de varias clases y calidades, desde las rellenas de *duvé* (pluma fina



Muchos son los atractivos para el excursionismo que brindan las regiones cordilleranas del sur del país. Allí se disfruta de silencio y serenidad, el cuerpo se fatiga pero la mente reposa, y la vista se regala con la visión del azul transparente del agua, los árboles, las flores y un telón de fondo de piedra y leche.



Pescadores de fama universal, como el mariscal Allemby, John Gray, Harold Hardy y otros campeones y expertos en el manejo de cañas, califican de excepcionales las condiciones para pesca deportiva de toda la región cordillerana austral. Truchas de gran tamaño, como la que levanta la ufanía del pescador que aparece en la foto, no son casualidades, abundan desde los lagos neuquinos hasta Tierra del Fuego.

de pato) que permiten resistir temperaturas polares con toda comodidad, hasta otras que facilitan el dormir bien en condiciones menos rigurosas.

Cuatro personas forman el grupo ideal para el camping

Pueden hacerse diferentes clases de *camping*. En realidad todo depende de los medios de transporte de que se disponga. El poseedor de un automóvil, un *jeep* o un acoplado a estos vehículos, dispondrá de un espacio mayor para trasladar una impedimenta más abundante. Pero importa advertir que en terrenos agrestes y boscosos donde se practica el genuino *camping*, poco importará lo que no sea el esfuerzo personal.

A mi juicio el grupo de *camping* ideal es el de cuatro personas, entre las cuales pueden llevar sin agobio cuanto necesiten para acampar. Es condición indispensable, eso sí, que exista una verdadera compenetración entre ellas. La convivencia continua durante varios días, pone a prueba el respeto, la tolerancia y la educación que deben observar quienes integran el grupo, cualidades que deben extremarse cuando forman parte de él, señoras o señoritas.

Un grupo de 4 personas puede disponer de dos cómodas carpas. Ello permitirá que puedan prestarse ayuda en caso de necesidad. Pueden distribuirse la impedimenta en forma equitativa. El equipo, a mi juicio, aparte de las tiendas de campaña o carpas, y las bolsas de dormir, debe estar formado principalmente, por los útiles de pesca, tal vez alguna escopeta para cazar, algún arma de fuego para la defensa, un reducido botiquín de urgencia, unos pocos útiles de cocina para preparar las comidas, latas de conserva, unos termos, etc. Quienes deseen aumentar su comodidad pueden añadir unos de esos colchones que se inflan soplando o unas camas desarmables. Si se dispone de medios mecánicos de transporte o de animales para llevar la impedimenta, es ideal llevar una canoa o piragua de tipo canadiense y un motor fuera de borda. Ello facilita al grupo excursionista unas posibilidades extraordinarias.

¿Dónde practicar el camping para la pesca?

Si recordamos lo que ocurre todos los veranos, en plena temporada, se nos aguzará el ingenio y la memoria. Plétora de veraneantes, carencia de hoteles, precios abusivos, trato poco cortés, escasez de transportes, etc., etc. En bastantes ocasiones el solaz y el descanso que esperamos de nuestras vacaciones se convierten en amarguras y disgustos.

Cuando pensé en escribir estas líneas tenía la mira puesta en la región de los lagos, en el sur. Tomando como punto de partida o base un hotel (en esas comarcas la mayoría de los hoteles no son caros; desde luego bastante más baratos que en Mar del Plata) pueden hacerse excursiones de *camping* de tres, cuatro, cinco o más días que dejarán hermosos recuerdos. Se podrán conocer lugares de pesca poco frecuentados y por ello fructíferos, en lugares de magnífica belleza. Ello hará, además, que la cifra de nuestro presupuesto de vacaciones se reduzca de manera sustancial.





EL CUENTO PATAGONICO

Un valiente

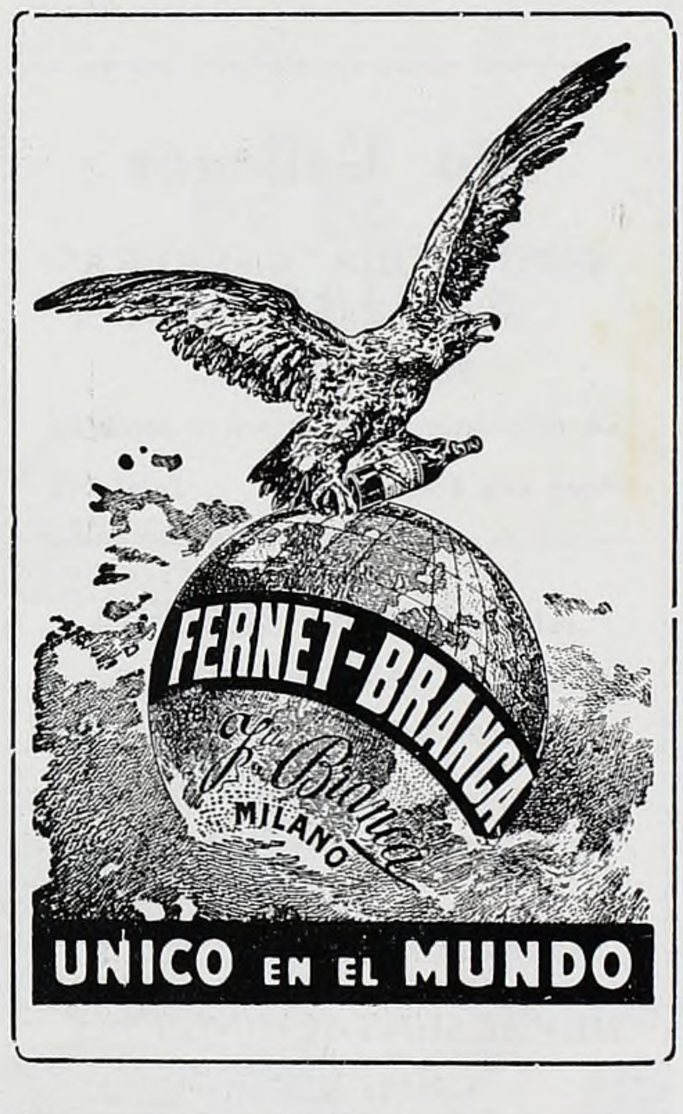
por CONSTANTINO SALINAS JACA

AQUI, en tierras de Sudamérica, oí llamar por primera vez "sujeto de avería" a aquel que no acomoda su vivir al sobreentendido código de la honestidad y pulcritud ciudadanas y bordea o cae de bruces en ese otro código de malla más estrecha y mayores exigencias, el penal. Aceptada la denominación, bien puede afirmarse que el implicado en ella, el "sujeto de avería", germina por generación espontánea en la fauna de todos los países, sin distinción de latitudes y sin que las condiciones ambientes influyan en ello. En efecto, tal "sujeto" se ofrece lo mismo allá donde la Madre Naturaleza, pródiga en recursos, permite una vida muelle, sin atosigamientos que inciten a desviaciones morales, como en aquellos otros países en que, pasando de madre a madrastra, determina condiciones de vida difíciles, más apropiada para que la briba ensanche su clientela.

Utilizando la referida expresión, catalogaremos como "sujeto de avería" al protagonista de nuestro cuento, Cátulo Ferro, cuya fama de malevo, —otro americanismo—, se hallaba bien difundida por los aledaños de la zona del oeste chubutense, restringido ámbito de su cotidiano vivir, tranquilo paraje sin historia en donde los días transcurrían en somnolienta calma. Nuestro hombre irradiaba miedo por los cuatro costados y era temido por sus convecinos por atribuírsele hechos espantables —así eran calificados— cuya veracidad, dicha sea la verdad, no se hallaba comprobada de manera indubitable. Pero lo curioso y extraño del caso era que nuestro protagonista, lejos de desmentir tales hechos, parecía complacerse en su confirmación, en que perdurasen con trazo indeleble en la memoria de sus convecinos. Traduciéndolo, indudablemenmente, por respeto y acatamiento, satisfacíale la constante preocupación y sometimiento de que daban constantes muestras quienes con él tenían que alternar en esa difícilmente eludible convivencia, más o menos íntima, propia de los lugares de menguado vecindario, en donde todos se conocen o creen conocerse. Fácil era advertir que en Cátulo Ferro, la vanidad estaba abanicada por la fama de valentón, que él, como decimos, aireaba conscientemente para bandearse como un ser superior ante la inofensiva chatura de aquellos que en torno vegetaban, seres sin relieve, condenados de por vida a padecer esa difundida enfermedad, que llamaremos nihilismo mental, tan propia de la gleba.

Hechos espantables, al decir de aquellas gentes y carentes, repetimos, de autorizada confirmación, engarzados en la crónica negra de pretéritos tiempos, de los que eran mudos testigos los cementerios del contorno, sin que apenas alguno de estos depósitos de humanos despojos —Tecka, Costa, San Martín, Pico, y aún cabría extenderse a Esquel y Sarmiento— escapara a la condición de lúgubre pregonero del brío de su brazo acometedor, de su chaira omnipotente, presta siempre a rubricar un afán pendenciero.

Por este ambiente en que Ferro tan placenteramente se dejaba mecer, unido a la constante repetición de su nombre en el recinto familiar, nombre que el temor circundante hacía pronunciar en voz queda, los párvulos se sentían despavoridos cuando la madre, queriendo evitar una travesura, o bien provocar el sueño rebelde de sus chiquitines, apelaba al temido y estereotipado "¡que viene Ferro!", con la no infrecuente consecuencia de que más de uno de los asustadizos insomnes, iniciara un soñar agitado para despertar con sobresalto, jadeante, en el preciso momento en que el hombre, tan arteramente recordado por la invocación materna, le iba a los alcances... Y no sólo los chicos. También los que no lo eran, se sentían influídos al conjuro del patético nombre por algo que si no era miedo parecía tener con éste estrecho parentesco. Y ya era sabido: allí donde Ferro sentara sus reales, y el boliche, como se comprenderá, era en aquel ambiente su natural cátedra, que nadie levantara el dedo sin su permiso y mucho menos que se le contradijera, pues bastaría una mirada o algún decir indiscreto, para el estallido de su enojo. Y guay del que le brindara ocasión para evidenciar su no licenciado coraje, para acrecer el número de sus víctimas, ya que siempre tenía al alcance de la mano y de su incontenible furor, el pendenciero facón. Conocida era su frase favorita cuando le envolvían los vapores de la ca-



Santa Cruz

H. W. C. ROLLITT y Cía.

Representaciones:

Contabilidades - Agentes Marítimos
Administración de estancias

C. Correo 42 Teléf. 77 - Pto. S. Cruz

Puerto Deseado

Florentino Pérez

Despachante de Aduana
y Agente Marítimo

Representante de
"LAW UNION & ROCK"
Compañía Inglesa de
Seguros y de la casa

JOSE PELUFO y Cía. Ltd.

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

LUZ Y FUERZA

COCCOZ Hnos.

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

ESTACION DE SERVICIO
de
PEDRO MARTINEZ

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

Río Gallegos

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

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

Juan Liegeois
REPRESENTACIONES
COMISIONES
CONTABILIDAD
SARMIENTO 24

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

Trelew

EMILIO J. DUPOUEY
ESCRIBANO
Registro Nº 3

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

Dr. ADOLFO MARGARA
MEDICO CIRUJANO

ña: "Poned vosotros las velas. Yo pondré el muerto", aunque justo es decir, sin menoscabo para la guapeza de Ferro, que repetida esa frase en diversas ocasiones, ella había perdido buena parte de su agresividad y no alarmaba en demasía a su auditorio.

La envoltura física transparentaba como el más fiel de los espejos la psiquis atormentada y movediza de Cátulo Ferro. Lo primero que en él llamaba la atención era su rostro aceitunado, faz de ceñuda expresión y como elementos de vanguardia dos prominentes dientes, largos y negros, que, cual supervivientes del naufragio dental asomaban atrevidos por el ventanal abierto en el labio superior, hendido en su mitad para formar lo que los médicos llaman labio leporino. Por tal estratégico surco encontraba fácil salida, sin posibilidad de evitarlo, la viscosidad salival, que aumentaba de modo ostensible en los momentos de excitación, fluidez que venía a constituir algo así como el termómetro de su furor. De sus ojos sólo uno era cabal; el otro era tuerto y por él manaba espesa secreción que le obligaba a restregarlo con el dorso de la mano, ya que el pañuelo era para él un lujo de la civilización, impropio de todo gaucho que se estime. En su lustrosa campera, de cuero negro, se habían dado cita juntamente con el deterioro del tiempo, caspa, mugre, polvo y sebo. Fue también negro, algún día, el sombrero que de cobertura servía a su cerebro, aula magna de los ralos pensamientos que formaban el sedimento de su empecatada vida y alentaban su ser. Digamos para completar, como detalle final, su radiografía psicofísica, que una de sus caras presunciones era la exhibición del cinturón de cuero, colección de vieja plata llegada a él por herencia familiar.

En resumen: en el contorno chubutense al que adscribía sus actividades, no bien conocidas, Cátulo Ferro prevalecía sin que hubiera quien se sintiese candidato prepiciatorio al sacrificio, con arrestos para disputarle el cetro o campeonato de su fama de valiente. Y no había tampoco indicio alguno, de que ello pudiera ocurrir en largo tiempo, en espera, sin duda, de que la vejez mellara la indomable garra.

Hecho así el conocimiento de tan honorable sujeto, proseguimos el relato tomándolo en el preciso momento en que cierta noche de desatada tempestad, con el cortejo de horrísimos truenos, caminaba por muy estrecho sendero, marginado de espinos y matojos, en dirección a su cubil, quiero decir a su rancho, levantado no lejos, en el límite del ejido. De repente se vió asido, resultando inútiles todos sus esfuerzos para proseguir la marcha. ¡Era cosa de verlo! En aquella tenebrosa oscuridad pareció-le que poderosos brazos, cual los del gigante Anteo, atenazaban su cuerpo y al verse así aprisionado sintió en sus nervios una sacudida mortal en la que todos los pelos, como movidos por un resorte, se le pusieron de punta... ¡Santo Dios! ¿Qué era aquéllo? De su canguelo daban fe las expresiones que surgían de sus temblorosos labios, cuando decía angustiado: "¡Por la Virgen de los Cielos! ¡Se lo pido de rodiyas! Soltame osté cabayero! ¡Nunca hice daño a naides ¡Yo fué siempre un hombre güeno!" Pero para desespero suyo, Anteo no cedía y convencido de la inutilidad de sus ruegos, apeló al que creía más convincente recurso, de más eficaz persuasión. Y así, continuó: ¡"Le serviré en cuanto valgo! ¡Yo le daré cuanto tengo!" Y al decir ésto, alargaba la billetera con sus buenos cinco pesos...

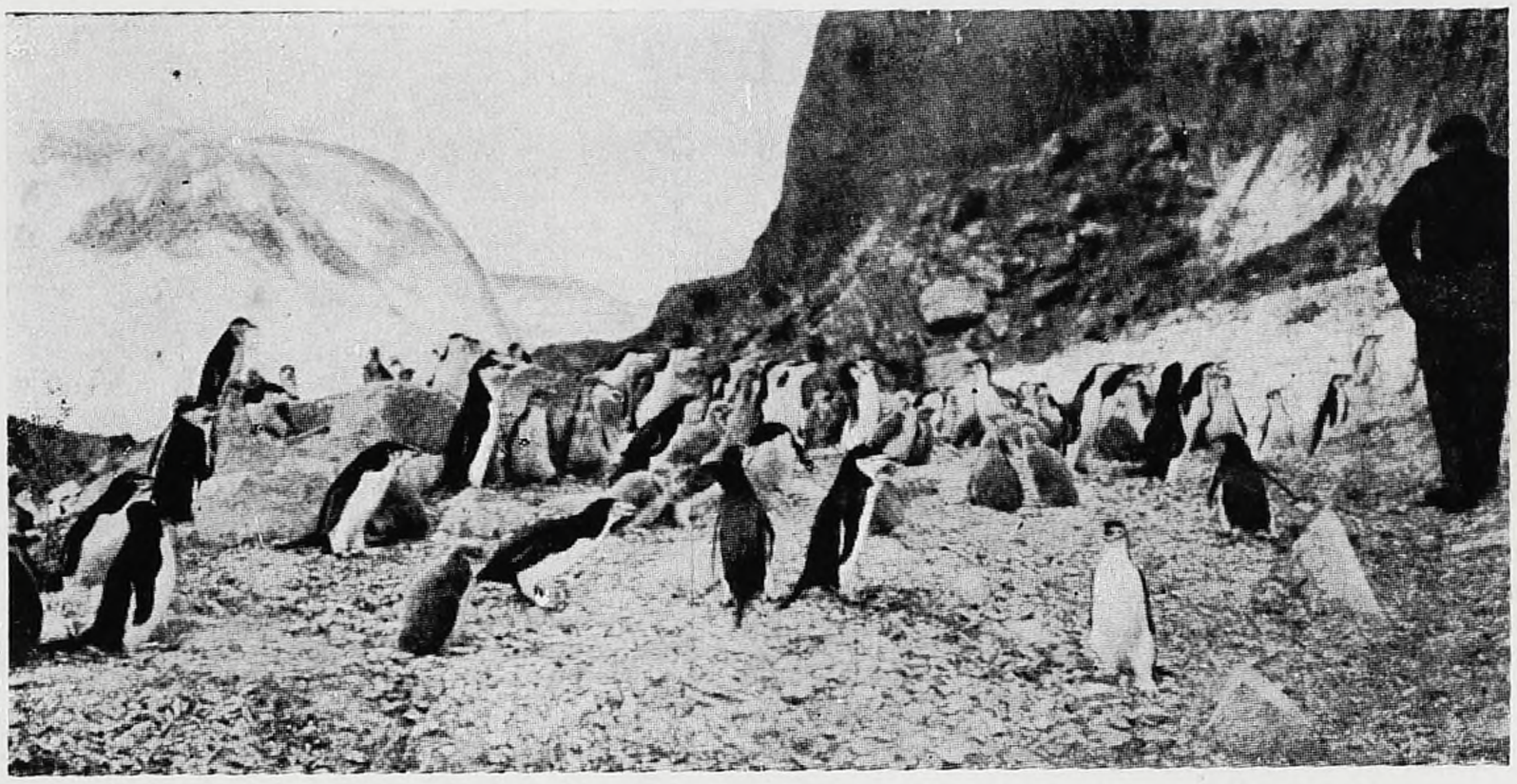
Pronto amainó la tempestad y con ellos los truenos. Tras de unos instantes que medidos por el desespero y el miedo insuperable pareciéronle una eternidad, abrióse paso la luna por entre el umbroso celaje y al advertir el malevo que era un seco calafate lo que le tenía preso, surgió de improviso la personalidad de Cátulo Ferro para manifestarse en toda su pujanza, cual correspondía a su temerario valor, jamás desmentido. Se irguió, sacó su cuchillo, hasta entonces reverentemente envainado y con valeroso e inimitable gesto, cercenó de un solo tajo aquel seco calafate, mientras decía con iracundia y chispeo del ojo tuerto: "¡Si aura te gorvieras hombre, ansina te partía el pecho!" Y satisfecho de sí mismo, barbotando mil injurias por sus atrevidos y azabachescos dientes, con valentía dialéctica que encontraba fácil salida por el leporino labio, prosiguió su marcha a través del estrecho sendero, camino del cercano y solitario rancho.

¡Había que contemplar su fiero gesto! ¡Parecía un tigre herido...!

Cuento éste, que al modo de las fábulas puede ir seguido de su correspondiente moraleja. En efecto: hay Cátulos patrioteros cuyos labios dicen "patria", concepto desmentido por el corazón, en el cual un eco extraño repite "mi dinero", hay Cátulos religiosos que hablan de Dios y dialogan con el Diablo y también "caballeros de honor" que jamás son caballeros. Y finalmente, como acabamos de verlo, valentones cobardes. Viene, pues, en la ocasión, pinteparada a los puntos de la pluma, cual síntesis de no desdeñable enseñanza, aquella tan conocida máxima: "El que alardea, carece". ¿No es verdad lector discreto?

PINGÜINOS

Por MAXIMO REVENGA.



Mansos, confiados e ingenuos, hasta ellos llega el hombre sin causarles temor, a lo sumo una ingenua curiosidad que suele resultarles fatal.

Por las tardes suelen encaramarse sobre las rocas en que fina la diminuta península Observatorio, un grupo de pingüinos.

Yo los veo llegar, desde las ventanas de la casa. Nadan y se zambullen con salto tan mecánico, que a ratos espero vislumbrar entre el plumón brillante, el volante metálico con que se da cuerda a sus cuerpecillos de muñecos.

Trepados sobre los pedruscos se acentúa la imagen del juguete. La fachada de dignatarios, de doctores sabihondos, tiene por fuerza que esconder un relleno de estopa. De pronto, erguidos sobre sus patitas, baten frenéticamente los ridículos alones al par que lanzan un chillido destemplado. Entonces, el encanto se rompe; no son prodigiosos muñecos animados, son pájaros, "pájaros bobos", bruscamente atacados de euforia.

Es gracioso verlos reunidos como en un consejo, muy graves, muy circunspectos, aunque prontos a insinuarse a las hembras, Don Juanes de opereta. Pasan horas enteras parados sobre las toscas, moviendo el pescuezo a golpes cortos como los "pasos" de un mecanismo eléctrico y luego, aparentemente sin motivo, echan a andar urgidos, ¡Dios sabe!, por qué afanes.

Avanzan bamboleándose con un balanceo lateral que me recuerdan sensiblemente los primeros pininos de mi hijita. Las irregularidades del terreno les permiten hacer gala de sus recursos de anfibios, sobre la nieve se deslizan velozmente "nadando" con sus alones y con el vientre apoyado contra el blanco tapiz; entre las piedras saltan con las patitas juntas o resbalan por improvisados toboganes, no siempre sin rodar hasta el agua.

Llegan hasta la casa sin temor alguno y es menester echarlos para evitar el aroma de sus excrementos. Pero no es fácil, tienen tozudeces de aragonés y pese al puntapié, retornan, vez a vez, entre chillidos, ferozmente ofendidos.

Me gusta mirarlos. Parecería que fueran parte del paisaje. Pájaros contemplativos para un mundo extático.

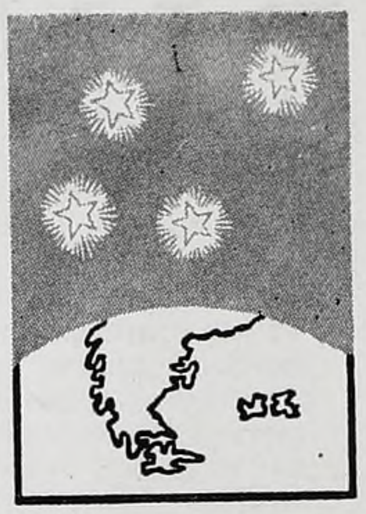
Quizás, algo que no pueda perdonarme, es haber dado muerte a uno de ellos, pocos días después de haber llegado a Melchior. Todavía conservo la impresión de desasosiego que me causó aquel animalito quieto, mirando sorprendido a ese otro animal que le disparaba tranquilamente como en un "stand" de tiro. Herido de un proyectil, rodó al mar, para trepar de nuevo dificultosamente. Ni un gemido, ni un movimiento de defensa, sólo esos ojillos como cuentas de cristal, fijos, sorprendidos, incrédulos.

Como en la parábola hindú, sé que al fin de mis días, también pesará sobre el platillo el cuerpo del pingüino muerto. Nada más desolador que el pequeño cuerpo sin vida. Nada más injusto que hallar, como hallé hoy, dos pingüinos destrozados junto a la casa. Los fuertes colmillos de los perros del trineo habían cavado surcos sangrientos en las pecheras blancas. Una mancha roja se extendía sobre la nieve, y ahí estaban, rígidos, con las patitas desconsoladoramente inmóviles.

Algo así como una rebeldía comenzó a poseerme. Un rayo de sol se refractaba en la diamantina transparencia de los carámbanos pendientes del alero. Apenas si soplaba el viento.



PATAGONIA AL DIA



VIVIENDAS ECONOMICAS EN COMODORO RIVADAVIA

Ha sido aprobado por el gobierno de la provincia de Chubut un plan de construcción de viviendas económicas en Comodoro Rivadavia, 150 en total con una inversión calculada en $ 23.275.306. Las obras han de realizarse previa licitación y la correspondiente adjudicación por parte de una comisión especial que integran distintas personas. En los fundamentos de la medida se manifiesta que "es urgente necesidad la construcción de viviendas de tipo eonómico para cooperar a solucionar el problema que es grave en dicha ciudad'.

FIJACION DE MEDANOS EN PUERTO PIRAMIDES

Mediante un sistema de cercos vivos y plantación de arbustos y árboles, procúrase en Puerto Pirámides contener el movimiento de las dunas que sofocan la economía de esa región y amenazan sepultar la zona poblada. Es de hacer notar que esa pequeña y antigua población de la península Valdés no ha podido prosperar porque siempre fueron los médanos móviles un factor negativo.

Ahora las autoridades de la provincia han resuelto encarar con firmeza la solución del problema, siendo así que la Dirección de Parques y Bosques del Chubut ha iniciado la creación de cercos vivos y muertos y plantación de arboledas y arbustos, método que es el clásico para evitar las remociones de arena. Es posible que si esta tentativa obtiene el éxito esperado, Puerto Pirámides recobre su viejo ritmo de progreso, pues en un tiempo fue una población activa y centro pesquero interesante.

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**

QUEJAS CONTRA EL FERROCARRIL

Dos localidades patagónicas están sufriendo las consecuencias de un servicio ferroviario no del todo eficiente. En Esquel, sufre el sistema de abastecimiento de la población por los grandes atrasos que soportan las cargas de mercaderías generales. De acuerdo a denuncias formuladas por los interesados, el arrastre de vagones de Constitución hasta Ingeniero Jacobacci se hace con bastante puntualidad, pero en esta localidad, que es donde nace el ramal de trocha angosta a Esquel, quedan olvidados largo tiempo, al extremo de que las cargas llegan a Esquel con 60 y hasta 80 días de retraso.

En Sarmiento se sufre también el contratiempo ferroviario, pero es por falta de vagones y locomotoras. Los productores de Sarmiento, que hallan su principal mercado consumidor en Comodoro Rivadavia, tienen inconvenientes para enviar su producción de chacra y granja a causa de que la cantidad de trenes que circulan es infinitamente menor que las necesidades del transporte.

AMPLIACION DE INSTALACIONES PORTUARIAS EN DESEADO

Los legisladores nacionales, señores Raúl E. Pellón y Miguel Gili, han presentado un proyecto a la cámara que los cuenta, sobre ampliaciones y mejoras portuarias en Deseado. Indican en los fundamentos que ese puerto es básico para la salida de productos de una importante región, producción que se incrementa rápidamente con la explotación petrolera. En consecuencia estiman necesario que por la vía que corresponda se proceda a:

1º) Ampliación del muelle existente, en la medida necesaria para las necesidades actuales y de futuro próximo dado la incrementación de las actividades por ese puerto.

2º) Construcción de galpones de almacenaje, pavimentos, vías férreas y toda la obra muerta pertinente.

3º) Que se construya una central eléctrica con capacidad para proveer de luz y fuerza motriz al puerto.

4º)Que se provea de utilaje necesario, guinche, grúas y todos los elementos necesarios para la clase de actividades a que está destinado el puerto de Deseado.

5º) Que se construya al mismo tiempo un número de viviendas para el personal de funcionarios y obreros previsto en la ampliación de las tareas portuarias.

6º) Que por la Dirección Nacional de Vialidad se contemple al mismo tiempo la refacción de los caminos de acceso al puerto y la construcción de los tramos necesarios en la zona para asegurar el tránsito permanente a las nuevas y futuras actividades del puerto.

Comodoro Rivadavia

ROQUE GONZALEZ
JUAN M. ALTUNA
Escribanos
Registro de Contratos Públicos Nº 2
Comodoro Rivadavia

TORNEO INTERNACIONAL DE PESCA DE TRUCHA Y SALMON

La Dirección de Turismo de la provincia de Río Negro, conjuntamente con la Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche, organiza el Segundo Torneo de Turismo de Pesca de Trucha y Salmón, a desarrollarse en los magníficos escenarios naturales del Parque Nahuel Huapi, entre los días 1 al 8 de noviembre próximo.

Este torneo figura en el calendario anual de actividades de la Federación Argentina de Entidades Deportivas de Pesca (FADEP), siendo fiscalizado por la misma. Pueden participar pescadores aficionados de cualquier país que se inscriban en término, y los argentinos deben estar afiliados a la FADEP. Los distintos concursos del torneo se disputarán en las especialidades "Fly-casthing (mosca); Casthing (lanzamiento) y Trolling (pesca desde y en embarcaciones).

Resultará vencedor el participante que presente la pieza de mayor peso sin distinción de especie, proclamándose un ganador por cada especialidad.

Será éste el segundo concurso. En el primero, realizado en noviembre de 1959, que contó con la participación del campeón mundial de Casthing, John Dickman, de California, fueron ganadores, en Trolling, A. C. Postel, norteamericano, con una trucha marrón de 10,750 kg.; segundo, coronel Franklin Izzard, también norteamericano, trucha marrón de 7,420 kg.; terceros Pallet Staats y señora, norteamericanos, con una trucha arco iris de 6,630 kg.; cuarto George Provol, norteamericano, con un salmón de 5,020 kg.; en Casthing ganador Plácido Sallustio de Bariloche con una trucha arco iris de 4,640 kg.; en Fly-casthing, Franz Motzen y señora, con una trucha salmonada de 1,860 kg.

PRESUPUESTO DE LA PROVINCIA DE CHUBUT

Un proyecto de presupuesto de recursos e inversiones para el ejercicio 1960-61 ha enviado el gobierno de Chubut a su legislatura, que asciende a la suma de 1.151.397.462,21 pesos. Se encuentra a estudio de la comisión de Hacienda y Obras Públicas, cuyo informe irá a la cámara para su consideración definitiva

Esta alta cifra de mil ciento cincuenta y un millones de pesos podrá formarse con recursos de procedencia nacional, provincial y extraordinarios. Los de origen nacional son los relacionados con la coparticipación en el impuesto a los réditos y otros, como los impuestos a las ventas, ganancias eventuales, participación en el producido de casinos y regalías petrolíferas, renglón éste

NORMA HAYDEE PERNAU

Perteneciente a un hogar de Esquel, fotografiada el día de su Primera Comunión.





El día tan dichoso de los quince años festejó en su hogar de Esquel, Norma Amaturi, que aparece aquí con sus amiguitos.

que se estima reportará un ingreso de 400 millones de pesos. Los recursos provinciales sumarán unos 70 millones provenientes de impuestos a los sellos inmobiliarios, explotaciones diversas, lotería; por rentas generales se obtendrán recursos del orden de los 200 millones, entre estos un aporte de 142 millones no invertidos en el actual ejercicio. En la cifra global mencionada al comienzo figuran también los presupuestos y recursos de los organismos descentralizados.

De los recursos que contará la provincia en el nuevo ejercicio, $ 513.000.000 se destinan a obras públicas, que representan casi el cincuenta por ciento del monto total; los gastos del personal administrativo, del Poder Judicial y organismos descentralizados, se calculan en $ 340.336.396.

AMPLIAN EL PLAZO PARA LA REVALUACION EN LA PATAGONIA

Por resolución general Nº 651 del 8 del mes en curso, la Dirección General Impositiva ha ampliado hasta el 30 de noviembre próximo, para los contribuyentes domiciliados en Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, los plazos fijados para dar cumplimiento a las normas relacionadas con la revaluación de activos, así como los fijados por la resolución general Nº 628.

En la resolución dictada se hace mérito a las condiciones cliimáticas adversas soportadas en dichas regiones, las que han impedido a los contribuyentes tomar el necesario contacto con las oficinas fiscales para su asesoramiento, así como de los inconvenientes para la adecuada distribución de formularios en esas zonas.

ESCUDO PARA LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

Por ley de la legislatura provincial, el gobierno de la provincia de Río Negro ha llamado a concurso para la presentación de dibujos o bocetos para la creación del Escudo de esa provincia, estableciendo los siguientes premios: un primer premio con un pergamino que reproducirá el escudo premiado, nombre del autor y con la siguiente leyenda: **"Escudo oficial de la provincia de Río Negro"**, y la suma de 30.000 pesos; un segundo premio de 10.000 pesos; un tercero de 5.000 pesos y tres premios estímulo con medalla de plata recordatoria.

La recepción de dibujos se hará hasta el 6 de noviembre y los autores tendrán libertad de concepción pero sin ignorar los temas representativos de la provincia en amalgama con lo nacional. Los diseños han de presentarse en medidas no inferiores a 30 por 40 ni mayores de 40 por 60 centímetros, debiendo acompañarse con un breve informe mecanografiado que facilite la interpretación de los motivos.

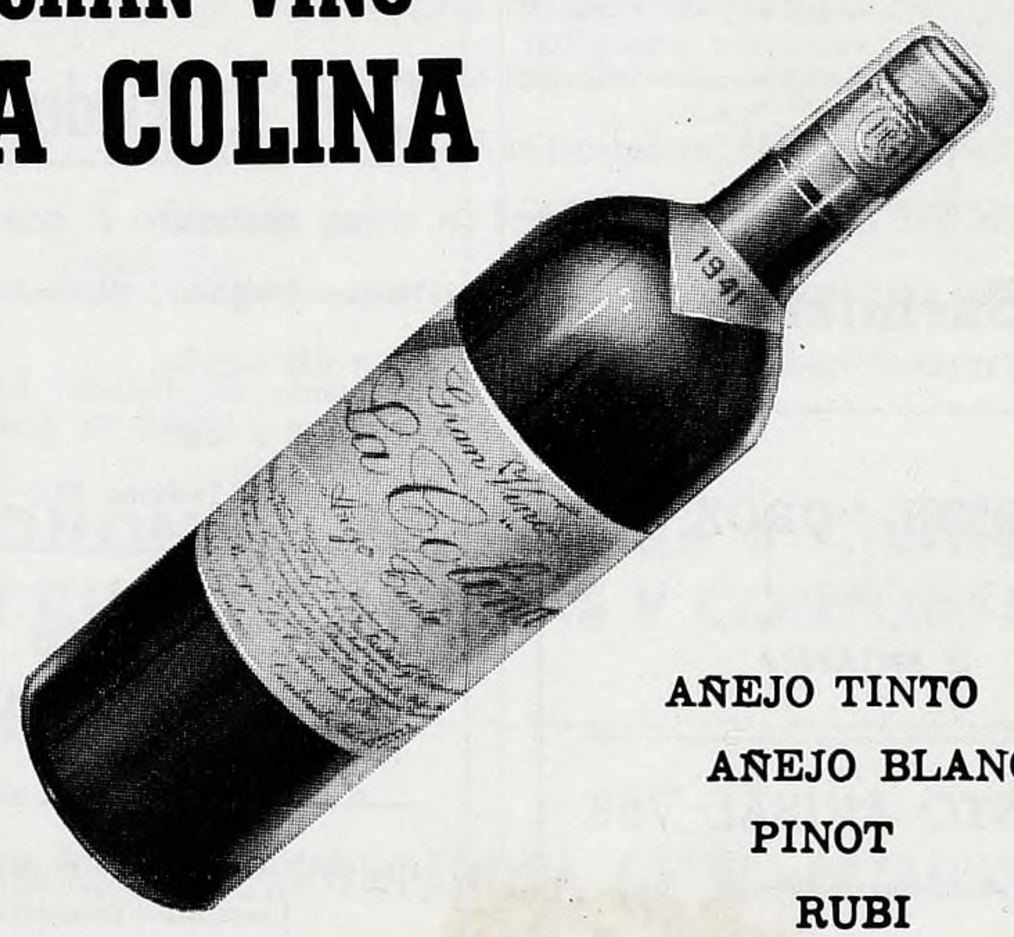
Los trabajos han de remitirse en piezas certificadas y lacradas al Ministerio de Gobierno de la provincia de Río Negro, Viedma.

DIQUE AMEGHINO Y PUERTO DE RAWSON

Los diputados nacionales Ernesto García, Juan Espina y Victorino H. B. Gutierrez, han presentado un proyecto propugnando la reactivación de las obras del dique Ameghino y puerto de Rawson. Manifiestan en el proyecto que el cuerpo "vería con agrado que el Poder Ejecutivo dispusiera de inmediato las medidas pertinentes a fin de acelerar la construcción del dique Florentino Ameghino y las obras del puerto de Rawson, pues la lentitud con que actualmente se realizan perjudica en gran medida el desarrollo económico y social de la nombrada provincia argentina". Añaden que "ambos trabajos pú-

GRAN VINO

LA COLINA



AÑEJO TINTO

AÑEJO BLANCO

PINOT

RUBI

blicos tienen una gran importancia para afianzar el porvenir de esa dilatada zona argentina de 224.860 kilómetros cuadrados, y asegurar el bienestar y la prosperidad de los 140.000 habitantes que pueblan la misma".

Agregan que la primera significa habilitar para el desarrollo de la actividad agrícola, una vasta zona, la principal de la provincia en el Valle Inferior del río Chubut, y que si bien el estado provincial, dada la importancia de la obra, ha realizado una contribución de 40 millones de pesos para acelerar su continuación y terminación, el ritmo de los trabajos es lento en razón de la escasez de mano de obra, provisión de diversos materiales y por otras circunstancias y problemas que deben solucionarse para obtener la pronta habilitación de la misma, que significará una superficie de unas 30 mil hectáreas regadas".

En relación a los trabajos en el puerto de Rawson, ponen de relieve que "resulta lamentable observar la precaria y lenta realización, cuya pronta terminación es requerida por el desarrollo económico y el bienestar social de los pueblos chubutenses de la costa", agregando a título informativo que en 1959 la pesca marítima arrojó una producción de 700 mil kilogramos y que en el primer trimestre del año actual, fue de 400 mil.

ASOCIACION DE RESIDENTES CHUBUTENSES

Cumplido el período reglamentario, ha realizado el Centro de Residentes Chubutenses su asamblea anual para la elección de nuevos miembros que integrarán su comisión directiva, la que ha quedado integrada de la siguiente manera:

Presidente: señor capitán de Fragata (R) don A. Lucio Fernández Gamio; vicepresidente 1º: señor Ernesto Humphreys; vicepresidente 2º: Sr. Ingº Afrº Jorge E. Wirth; secretario general: señor Francisco Moisés Aznar; secretario 2º: Raúl Barcos; tesorera: Sra. Hywena Parry de Booth; protesorera: Sra. Julia H. Venturi de Humphreys; vocales titulares: Sres. Miguel de Bernardi, Terrigón Alyn Jones, Domingo San Juan y Sras. Irma Moré de Iborra y Ceirwen Evans de Hughes; vocales suplentes: Sres. Antonio Juaglia y Federico Standhi; revisores de cuentas; Sr. Hugo M. Salvagno y Dr. Enrique González Patiño; asesor Letrado: Dr. Jaime Lignaquy.

Los miembros de la comisión directiva como también los socios y simpatizantes se congregan todos los viernes a las 20 horas en la residencia provisoria de la entidad, calle Rivadavia 1929, piso 1º, donde transcurren los momentos en amena plática. En esas citas semanales serán siempre bienvenidos todos los amigos del Chubut.

El consumo mundial de fibras artificiales

El libro "Niveles de consumo de fibra por habitante 1948-1958" editado por la FAO, señala que el consumo mundial de fibras para tejidos está caracterizado en la última década por el rápido incremento en la utilización de fibras elaboradas por el hombre, en perjuicio del consumo de algodón y lana. La información se refiere al uso de lana, algodón, fibras artificiales (rayón) y fibras sintéticas (nylon, terylene y orlón), no así al lino y seda, exclusión que solamente afecta a la U.R.S.S. y Europa Central, donde el 20 por ciento de las fibras consumidas para vestimenta son de lino.

Las cifras

El consumo mundial de fibras subió de 8.848.000 toneladas en 1948 a 13.432.000 toneladas en 1958, con un alza de 52 por ciento En 1959 se elevó nuevamente a 14.118.000 toneladas. El uso de fibras sintéticas acusó una extraordinaria alza cercana al 1.500 por ciento, al pasar de 34.000 toneladas en 1948 a 423.000 en 1958. El rayón, fibra artificial, experimentó un alza de 1.152.000 toneladas en 1948, a 2.265.000 en 1958, estimándose su consumo para 1959 en 2.500.000 toneladas.

La fibra más usada fue el algodón con un consumo de 6.523.000 toneladas en 1948 y en 1958 de 9.479.000, con alza del 53 por ciento. En 1958, las fibras sintéticas representaron el 5 por ciento del consumo total; el rayón el 17 por ciento, algodón 69 por ciento y lana 10 por ciento. El consumo por habitante del total de fibras en 1958 fue de 4,83 kilogramos, correspondiendo 3,36 al algodón, 0,47 a la lana, 0,85 al rayón y sintéticas, 0,15.

Consumo por país

El mayor consumo per cápita se registró en Norteamérica con 15,12 kilogramos, y el menor en Africa con 1,9. Chile consumió 4,1 kg.; Canadá 6,9; Suiza 6,6 y los Países Bajos con 6,4. El Timor Portugués con 0,4; Afganistán con 0,6; Somalía Italiana, Togolandia, Camerón, Africa Francesa Ecuatorial y Etiopía con 0,7 y Bolivia con 0,8 kg. por persona, representan los menores consumidores.

Uso de rayón

Alemania Oriental, a la cabeza en el uso de rayón per cápita con 6,9 kgs., fue seguida por Cuba, Checoeslovaquia, Alemania Occidental y Reino Unido con cifras fluctuantes entre 3,5 y 3 kgs. por habitante. Entre los países cuyo consumo no alcanzó a 0,1 kgs., se encuentran India, Pakistán, Turquía, Etiopía, Eritrea y Liberia.

Consumo de lana

El mayor consumidor de lana fue Nueva Zelandia, con 3,5 kgs. per cápita, siguiéndole Suiza, 2,7; Finlandia, 2,5; Reino Unido, 2,4; Noruega y Países Bajos con 2,3. En la URSS, Turquía, Chile, Bolivia y Grecia, el consumo fue de 0,9 kgs. por habitante y en China, los países africanos y Alemania Oriental se consumieron menos de 0,1 kgs.

Fibras sintéticas

El consumidor mayor de fibras sintéticas fue Estados Unidos con 1,15 kgs. por persona. Sigue Islandia con 0,78 kgs., utilizando las fibras principalmente para la fabricación de redes de pesca. A continuación vienen Canadá, 0,69; Reino Unido, 0,54; Japón, 0,42; Suiza, 0,41; Francia y Australia con 0,37 y Alemania Oriental y Dinamarca con 0,35 kgs., por habitante.

Según la tabla de conversiones del libro, un kilo de algodón produce 7,52 metros cuadrados de género; un kilo de hilado equivale a 6,68 metros cuadrados; uno de lana 3,2 metros cuadrados y un kilo de fibras sintéticas a 5,01 metros cuadrados.

Se destaca que después del estado de nutrición de los pueblos, el consumo de fibras refleja el nivel de vida alcanzado. En los países subdesarrollados económicamente las fibras son utilizadas en forma casi exclusiva para la manufactura de vestidos, y por el contrario, en los países que ya han logrado un alto nivel de desarrollo económico, se utilizan tanto para el uso citado como en fines industriales.

Sarmiento

HOTEL "OROZ"

de

M. BRITAPAJA

ERNESTO ANIBAL VEK

Escribano Nacional

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

Río Grande

ESTACION DE SERVICIO

de

JOSE MARTINEZ

Repuestos y Accesorios - Lavado y Engrase - Carburación y Encendido

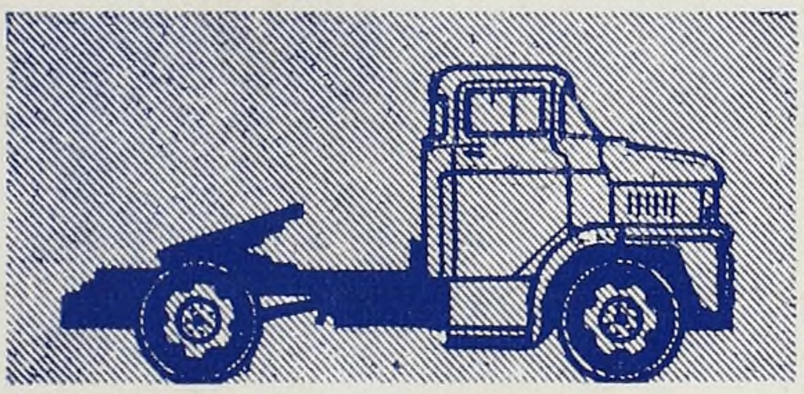
Venta de Nafta y Aceites

COMODIDAD
SEGURIDAD
RENDIMIENTO



DODGE 1960

Pick-up de 3/4 y chasis para camiones de 4 y 6 toneladas



¡Ahora podrán cargar más con mayor facilidad! Las camionetas de 3/4 toneladas con carrocería de fábrica y los chasis con cabina para camiones de 4 y 6 toneladas, DODGE 1960, están hechos para el fácil transporte de las mayores cargas... para durar más... para que tengan la clase de resistencia que significa menores gastos y mayores utilidades.

- **ROBUSTO Y ECONOMICO MOTOR de 6 CILINDROS**
- **CABINAS SEDAN CUSTOM AMPLIAS Y CONFORTABLES**

INFORMES

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

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

BIEN VESTIDO A TODA HORA!



Las prendas de vestir
DUXTON
mantienen su prestancia
en el uso menos cuidadoso

Han sido realizadas con
los mejores casimires y
materiales de primera, para
no envejecer.

Ofrecen una elegancia
sobria, con características
propias y
verdadera personalidad.

DUXTON

Línea de jerarquía en el vestir

•

Presentados en la Patagonia por

La Anónima

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

CORREO ARGENTINO Central (B)
FRANQUEO PAGADO
Concesión No. 1488
TARIFA REDUCIDA
Concesión No. 151