

20-385/2

Argentina Austral

AÑO XXXII - Nº. 350

DICIEMBRE 1960



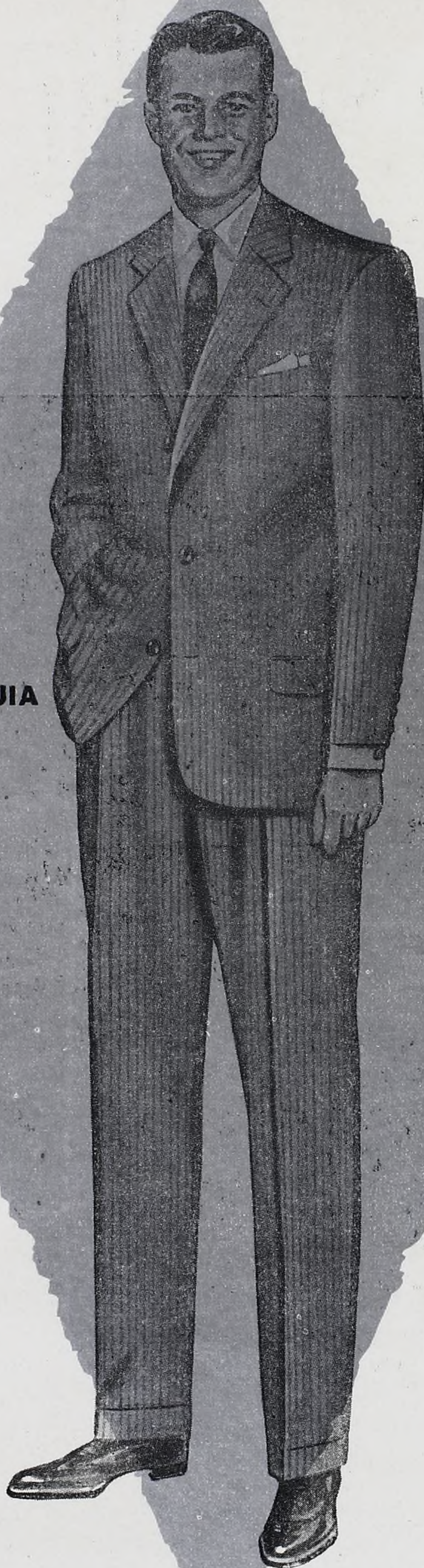
Fronda ribereña del Chubut.
Puente sobre el río entre
Trelew y Rawson

BIEN VESTIDO A TODA HORA!

L
I
N
E
A
D
E
J
E
R
A
R
Q
U
I
A

E
N
E
L
V
E
S
T
I
R

D
U
X
T
O
N



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.

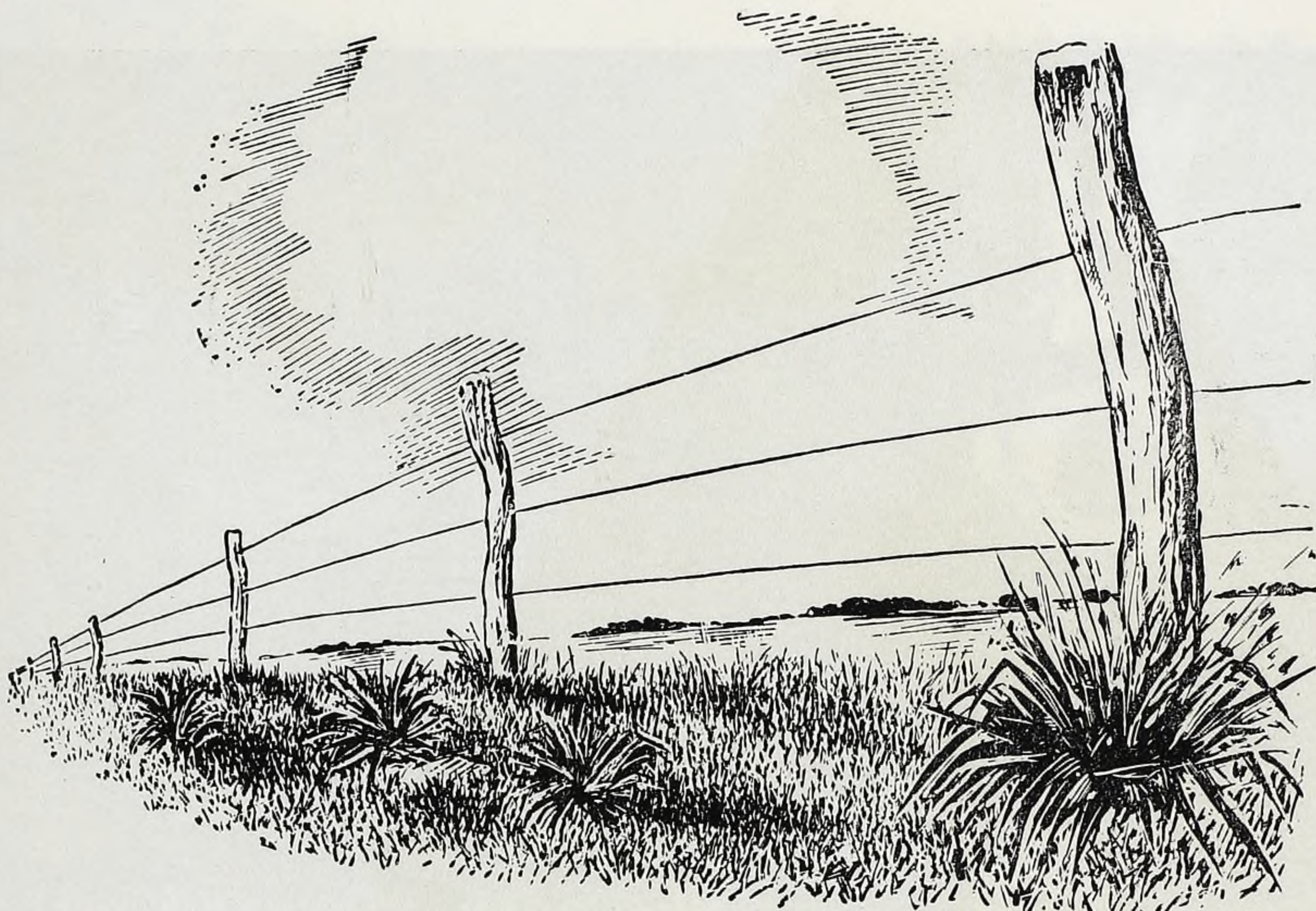
Ofrecen una elegancia
sobria, con características
propias y
verdadera personalidad.

DUXTON

Línea de jerarquía en el vestir

Presentados en la Patagonia por

La Anónima



EL PRIMER ALAMBRADO...

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.



no sólo marca el comienzo de una época, si no que conjuntamente con la invención del microscopio y de los baños antisárnicos, ha sido un factor valiosísimo en la lucha contra la sarna.

La sarna es tan vieja como la oveja misma. Sólo cuando - gracias a la invención del microscopio - se estableció el ciclo de vida del ácaro que la produce, fué posible combatirla con eficacia, y el primer remedio racional para hacerlo, fué el famoso POLVO COOPER, creado hace más de cien años.

Hoy día, con su enorme caudal de experiencia, la Organización COOPER produce la CREMA GAMATOX COOPER, un antisárnico de características únicas, que se mezcla con cualquier agua, con una dilución mayor y con mejores resultados que con cualquier otro remedio conocido hasta el presente.

CREMA GAMATOX COOPER

A BASE DE "GAMMEXANE"



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

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



UNA GRAN INDUSTRIA NAVAL
PARA UNA GRAN
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

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!

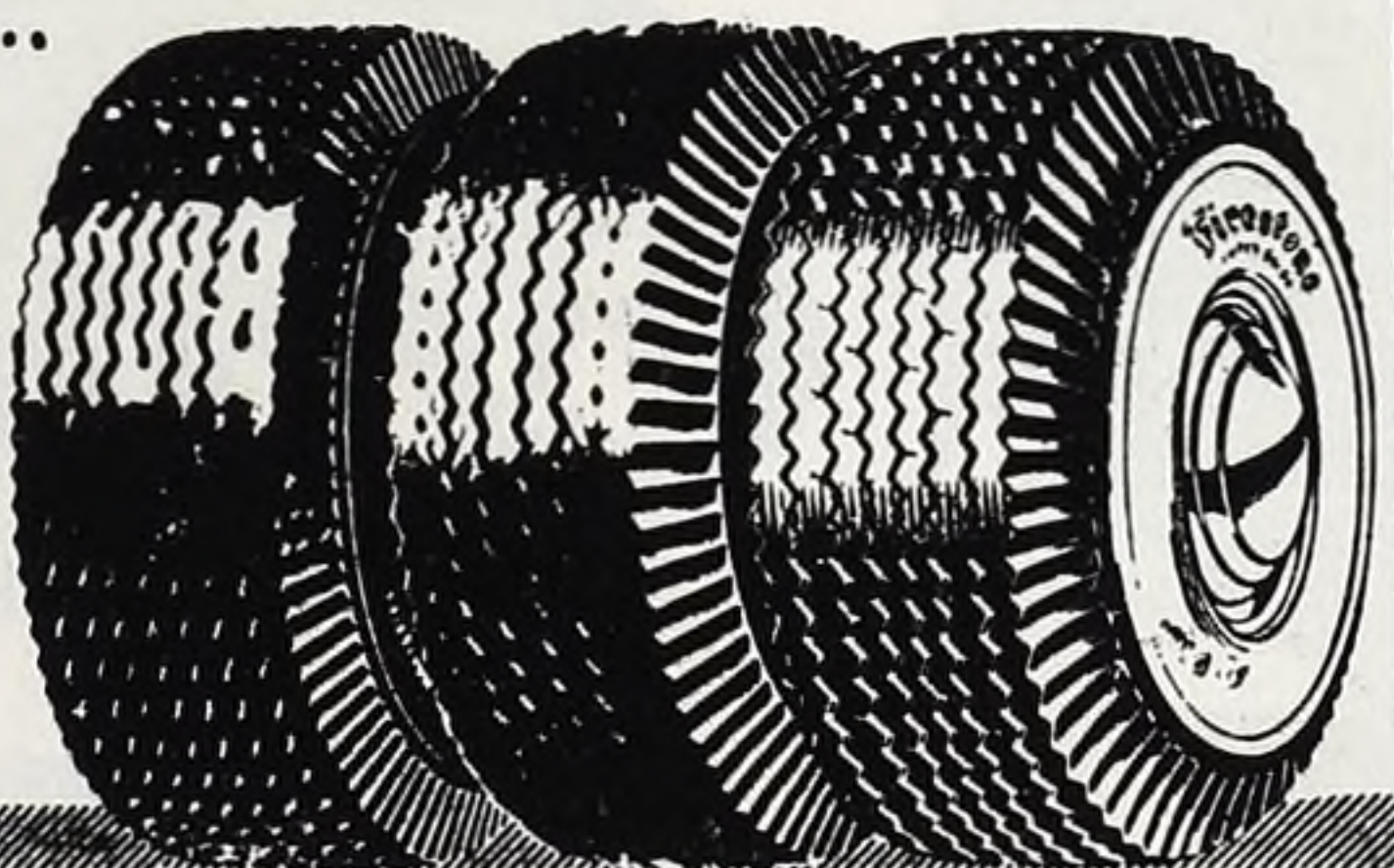
HAGA SUYA ESTA EXPERIENCIA

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

Mayor gusto...



**Yerba
mate**

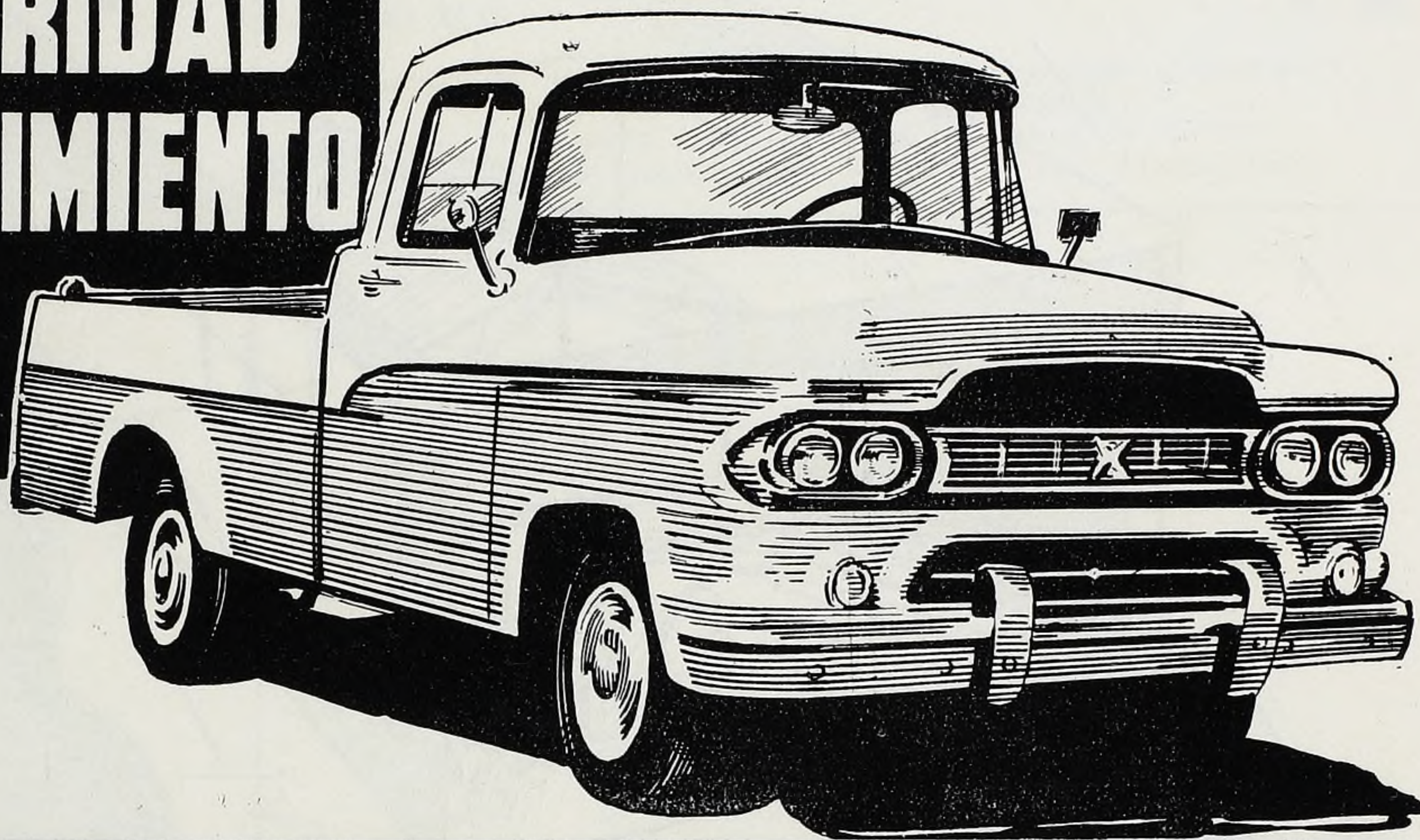
Enosis
DE CALIDAD SUPERIOR

Yerba de primera selección, de sabor fijo y uniforme.

Aroma y frescura herméticamente conservadas en paquetes de 1/2 y 1 kilo, envueltos en celofán.

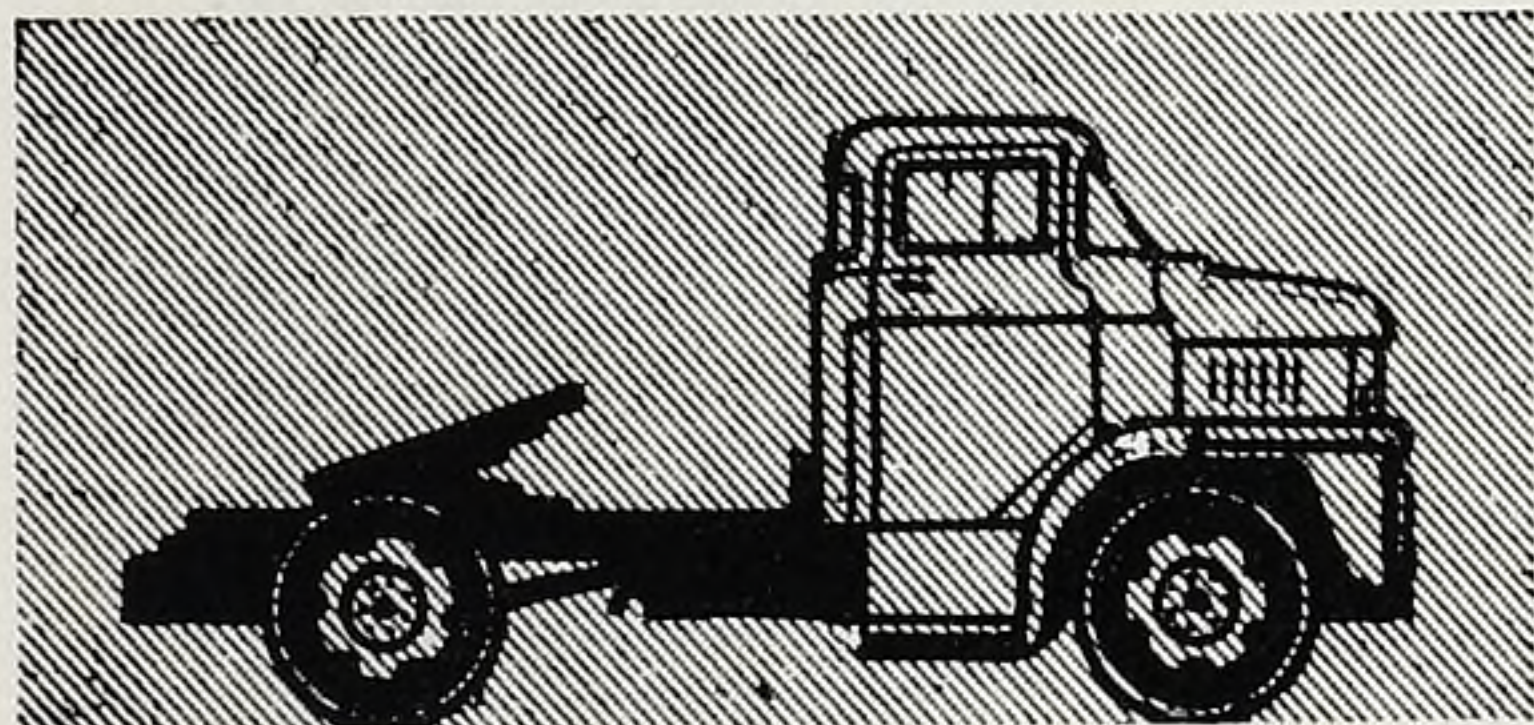
**Trae el mayor gusto
para el mate**

**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.

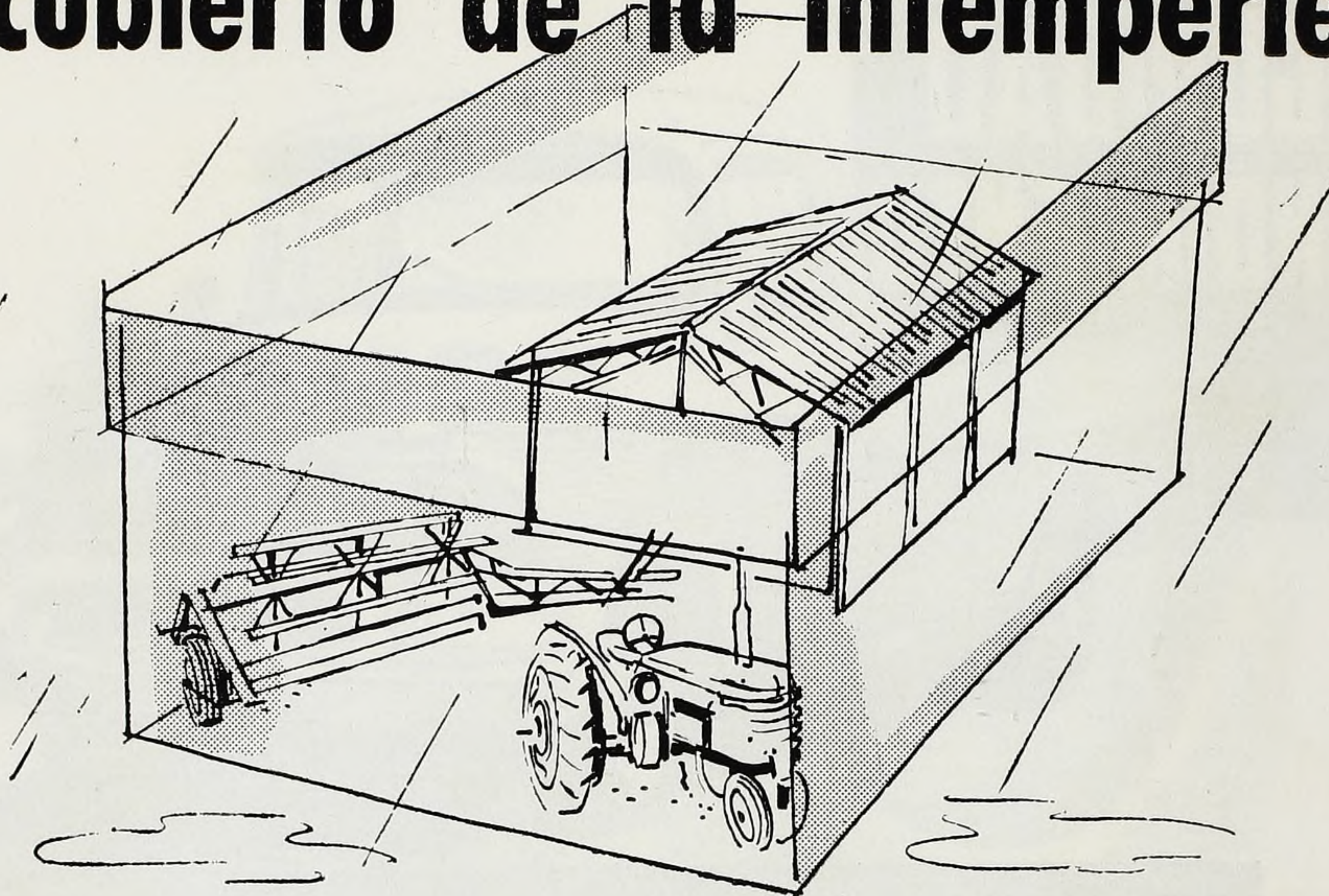
- **ROBUSTO Y ECONOMICO MOTOR de 6 CILINDROS**
- **CABINAS SEDAN CUSTOM AMPLIAS Y CONFORTABLES**

INFORMES

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

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

A cubierto de la intemperie...



sus máquinas y construcciones agrícolas!



ESMALTE
PARA
MAQUINAS
AGRICOLAS

INDUSTRIA
ARGENTINA

PINTURA
PREPARADA
ANTICORROSIVA
"AQUILES"



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

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

Pajarito

TRADICION EN PINTURA

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

Whisky maduro

Escocés 100 x 100



Importado y distribuido por:

SOCIEDAD ANONIMA
IMPORTADORA Y EXPOR-
TADORA DE LA PATAGONIA

Diag. Norte 543 — Bs. Aires

Argentina Austral

AÑO XXXII

Nº. 350

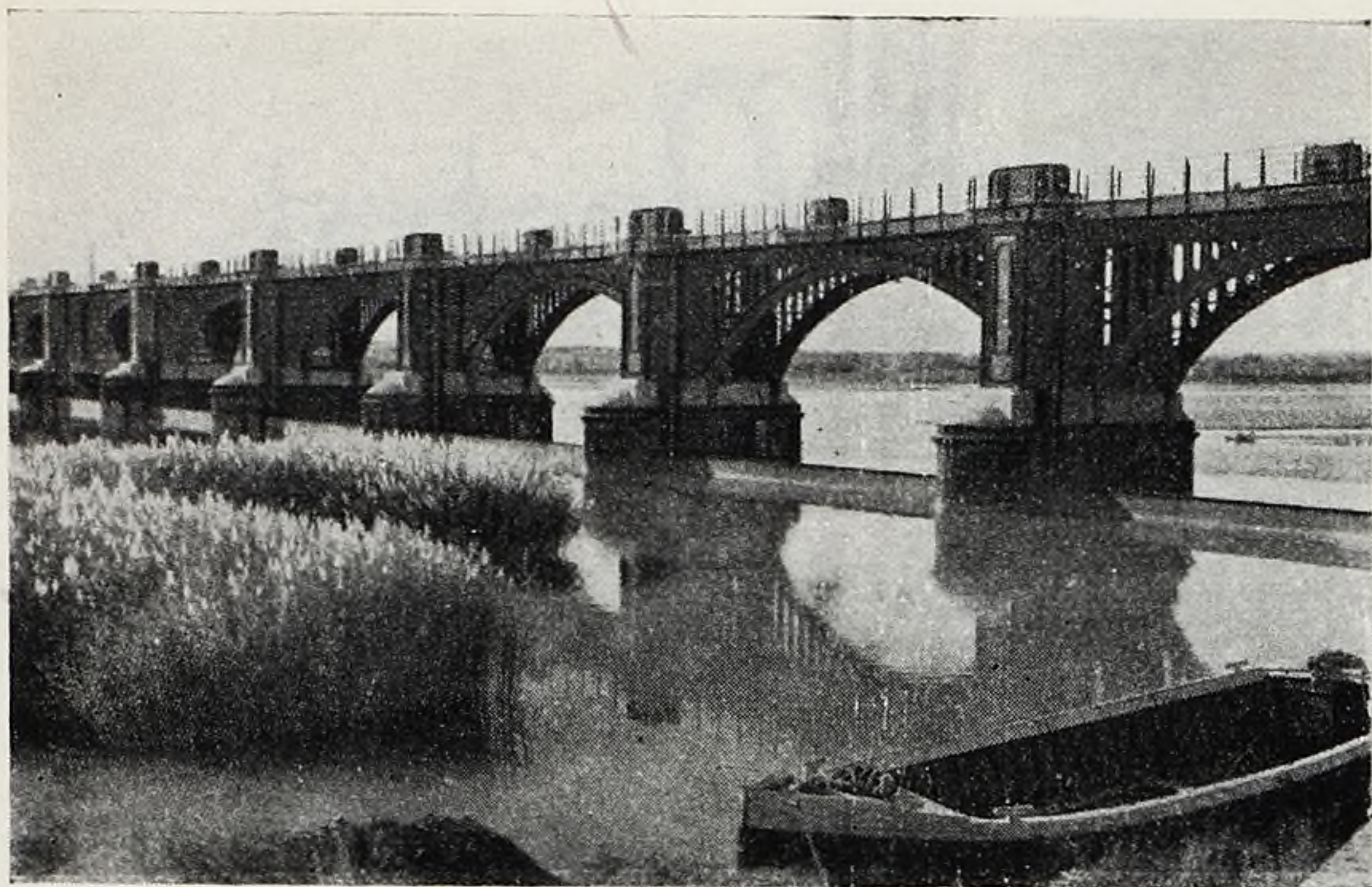
Revista mensual, editada por la Sociedad Anónima Importadora
y Exportadora de la Patagonia

Registro de la Propiedad Intelectual N° 651719
Avenida Presidente Roque Sáenz Peña 547 - Buenos Aires

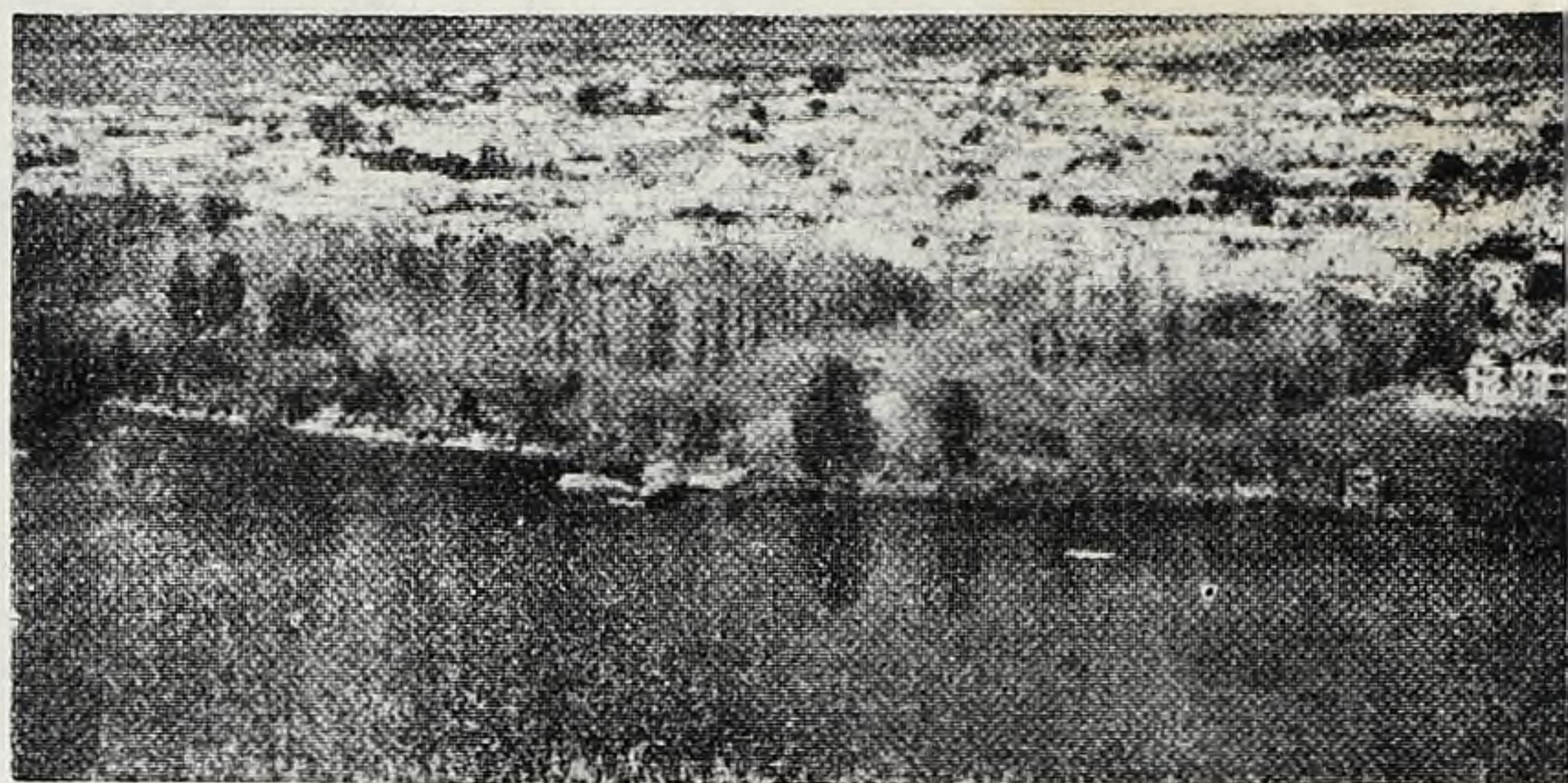
DICIEMBRE de 1960

Sumario

- 8 — SALVADOR C. LARIA — Panorama general de las obras de irrigación en el valle de Río Negro.
- 12 — JUAN DEL SUR — Estancia "Josefina", el "homestead" de los Bain.
- 15 — CONSTANTINO SALINAS JACA — Arboles de la Patagonia.
- 16 — ARGENTINO MELIPAL — La Exposición Internacional del Automóvil.
- 19 — Fotografía y azar.
- 20 — L. REY TIMAS — María: la caciquesa que agasajó Fitz Roy.
- 22 — REVISOR — Río Gallegos en la historia y el destino.
- 25 — La exposición rural de Trelew.
- 27 — Alberto M. de Agostini, explorador y geógrafo de la Patagonia.
- 28 — R. GORRAIZ BELOQUI — En ómnibus de Esquel a Trelew.
- 31 — Los puertos patagónicos.
- 32 — CARLOS F. ROSENTAHL — Estudio del subsuelo de San Antonio Oeste y Gran Bajo del Gualicho.
- 34 — Petróleo año 1960.
- 37 — SYRIA POLETTI — La luna y el sentido cósmico en las leyendas argentinas.
- 39 — Patagonia al día.



Vista parcial del dique construido en Contralmirante Cordero, sobre el río Neuquén, que provee riego para 55.000 hectáreas.



Vista aérea de Viedma, capital rionegrina, ubicada en el valle inferior, a 35 kms. de la desembocadura en el Atlántico.

PANORAMA GENERAL DE LAS

Por Salvador C. Laría

HAY dos fechas memorables que señalan los destinos definitivos de la Patagonia: el 30 de noviembre de 1878, día de la posesión material de las costas australes de Santa Cruz por las fuerzas navales del comodoro Py; y el 25 de mayo de 1879, que corresponde a la llegada del general Roca a las barrancas del río Negro, frente a Choele Choel, al mando del Ejército Expedicionario al Desierto¹.

Hacia 1875 el dominio territorial efectivo de la Nación alcanzaba hasta el río Colorado. Fue necesario que Avellaneda, Alsina y Roca encararan el problema del desierto. Había que revitalizar ese trozo de nuestro propio cuerpo. Tocó a Roca extender la vida de la civilización a las regiones del sur y realizar con un acto de jurisdicción y soberanía la ocupación de la Patagonia. Roca no fue el creador de la idea pero sí el ejecutor de la obra. Su campaña del desierto fue matemáticamente realizada. Tras las tropas que someten al indio y ocupan el río Negro marchan hombres de ciencia, clérigos, misioneros, colonos, preparando esas tierras como soldados de la magnífica cruzada de la Patria. Los técnicos estudiarán sobre el terreno las medidas necesarias para hacer de la conquista una fuente de civilización y de progreso. Una de las comisiones, integrada por los botánicos Lorentz y Niederlein y el geólogo Doering, decía en sus informes: "Otra provincia como Mendoza, pero una provincia regada por un majestuoso río navegable y en contacto con este camino que comunica al Océano, se formará con el tiempo a orillas del río Negro. Para obtener estos resultados hay que preservar las primeras colonias de los efectos de las inundaciones y perfeccionar las condiciones del río Negro como río navegable."²

En 1882, el presidente Roca comienza a realizar su sueño de soldado, colonizando el sur argentino para que la conquista militar adquiriera ante la posteridad su sentido histórico. Como magnífica coronación de esfuerzos, nació la hermosa obra, completada por sabios y por sacerdotes salesianos, embellecida por las primeras aulas y enriquecida por las primeras siembras. Fue el gran triunfo que la Nación Argentina podía esperar en obsequio de su seguridad interior, de su geografía y topografía desconocidas, del comercio y de la población, a la que se presentaban territorios ubérrimos que esperaban ansiosamente la acción fecunda del hombre civilizado.

EL RIO NEGRO Y SU VALLE

El río Negro formado por la confluencia del Limay con el Neuquén, tiene 635 Km. de extensión antes de echarse en el Atlántico. Surca la desolada planicie por un espacioso valle de paredes terrazadas, en cuyo fondo

chato la corriente ocupa un lecho relativamente reducido. No recibe ningún afluente en todo su recorrido y —a pesar de las pérdidas que le ocasionan el regadío del valle superior y medio, la evaporación y la infiltración— conserva un abultado caudal medio anual —1.000 m³/seg.— que no alcanza a ser igualado por ninguno de todos los caudales de los ríos interiores al norte del mismo, incluyendo el Colorado³. Es por lo tanto el Negro, el río interior más caudaloso de toda la Argentina.

Los resultados de aforos correspondientes al río Negro, publicados en 1956, en el Anuario Hidrológico preparado por Agua y Energía⁴, son los siguientes:

Estación de aforos de Paso Roca:

Caudales: Máximo maximorum: 6.000 m³/s.
Módulo: 1.010 "
Mínimo: 87 "

Estación de aforos de Primera Angostura:

Caudales: Máximo maximorum: 3.355 m³/s.
Módulo: 949 "
Mínimo: 75 "

Lluvia media caída en 20 años (1929 a 1949) en todo el valle: 200 mm.

El río ocupa, decíamos, una parte reducida del amplio valle, que por sus características se lo ha dividido en tres porciones: Valle Superior, que va desde Cipolletti, frente a la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, hasta Chichinales, en el Km. 1.083; Valle Medio, desde Chichinales-Chelforó aguas abajo, comprendiendo las islas de Choele Choel hasta General Conesa; y Valle Inferior, desde este punto hasta la desembocadura en el Atlántico.

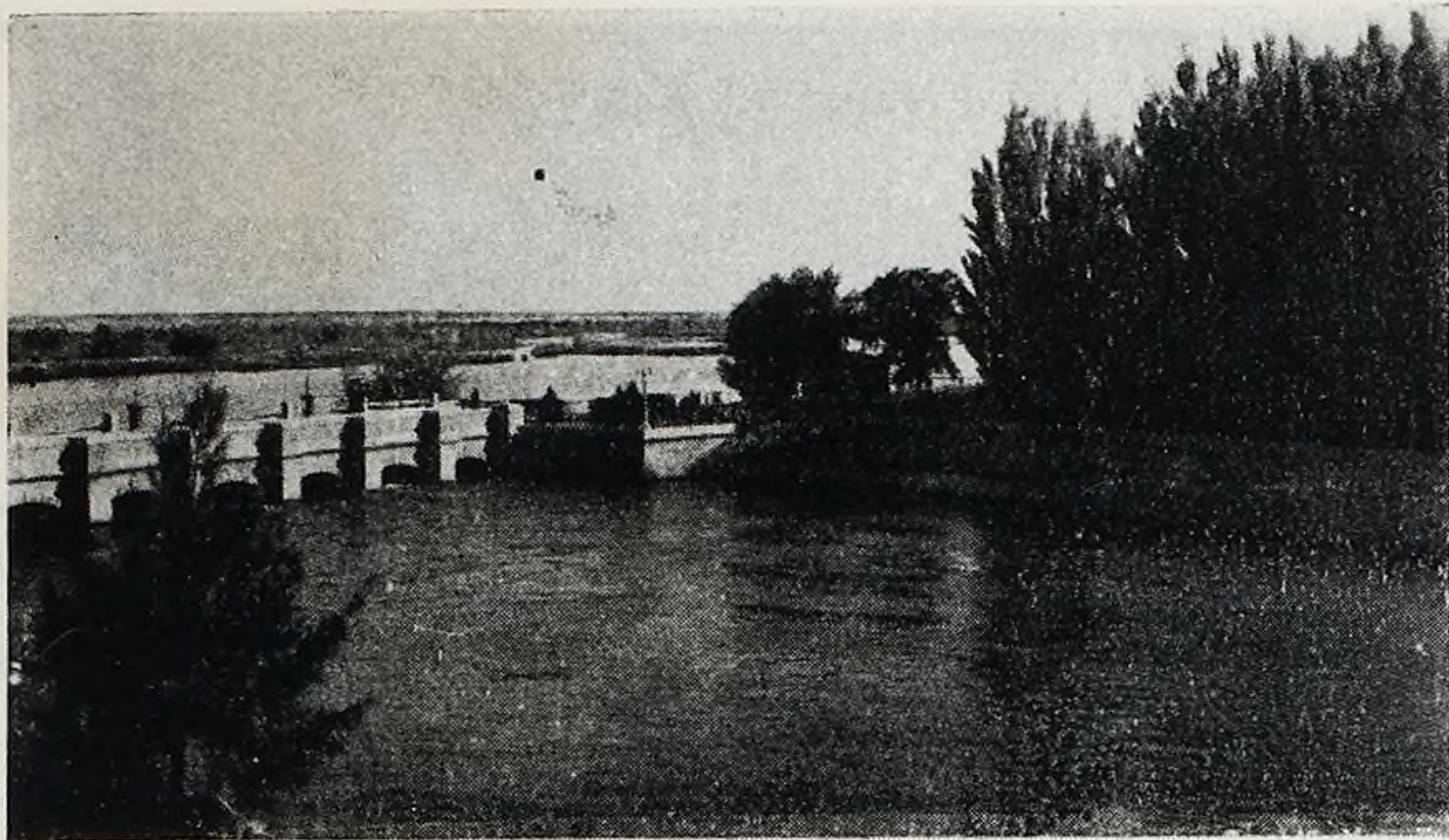
Edafológicamente, el origen del suelo del valle es aluvial. La naturaleza y distribución de elementos la ha realizado el agua en su totalidad y en un movimiento continuado de arrastre. Los elementos de desintegración se han depositado al pie de la meseta. La extraordinaria fertilidad de todo el valle surge como el resultado del depósito dejado por las aguas al retirarse, enriqueciendo con restos orgánicos y limo fértil, las márgenes bañadas por las mismas. Todo este amplio valle se halla así ex-

1 Laría, S. C., *Antecedentes de las obras de riego en el valle del Río Negro*, en "Revista de la Administración Nacional del Agua", Buenos Aires, 1946, p. 108.

2 *La Conquista del Desierto*, publicación de la Comisión Nacional, *Diario de los doctores Doering y Lorentz*, Buenos Aires, 1939.

3 Ballester, R., *Las grandes crecidas del río Negro*, en "La Prensa", 24 de julio de 1949.

4 Dirección General de Agua y Energía Eléctrica, *Anuario hidrológico*, Buenos Aires, 1956.



Bocatoma y canal principal derivado del río Neuquén, que se extiende hasta Chichinales, distante 135 kilómetros. En su recorrido este canal alimenta 18 canales secundarios.

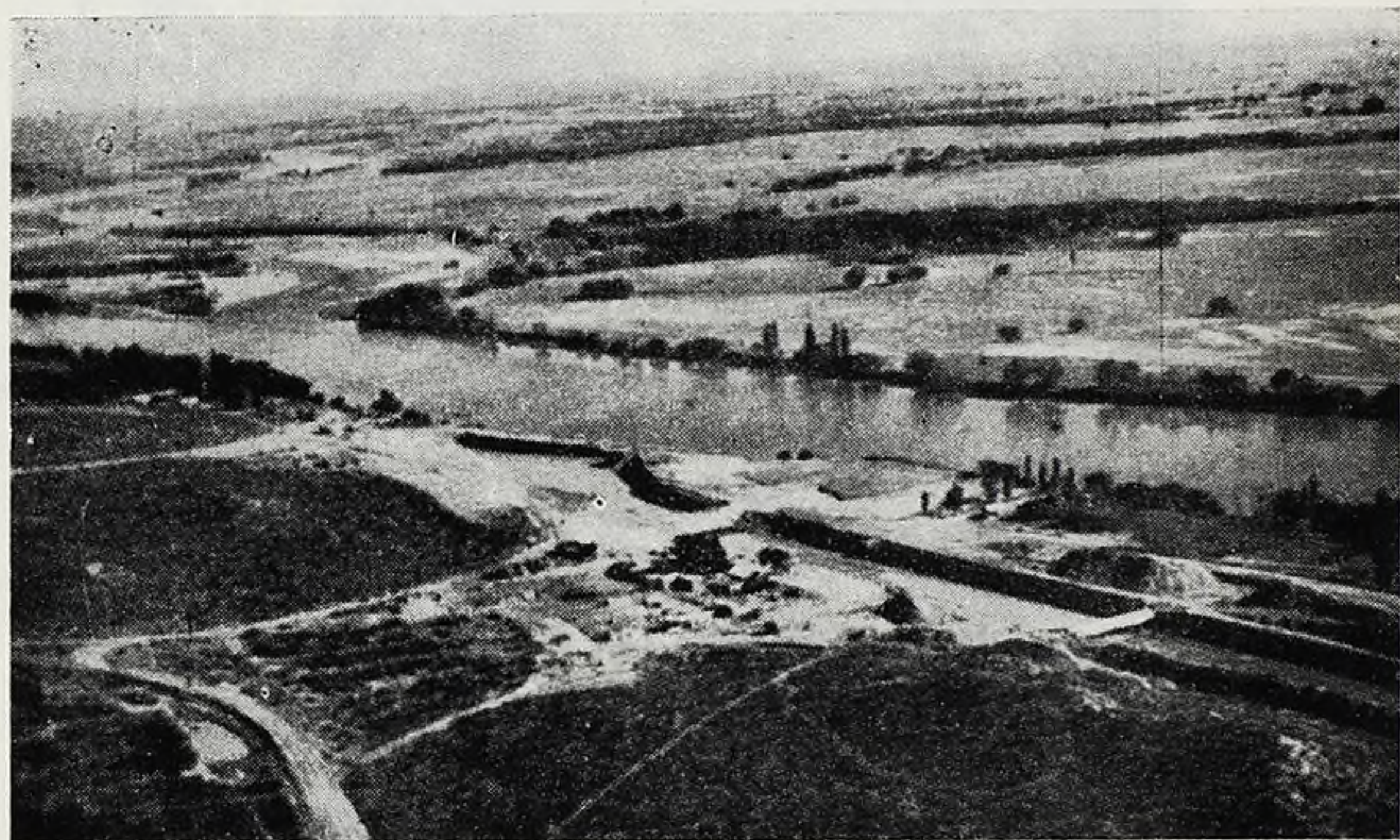
OBRAS DE IRRIGACION EN EL VALLE DE RIO NEGRO

cavado a modo de enorme surco sobre la altiplanicie y tiene de 60 a 80 Km. de anchura en el valle superior; luego se va angostando a medida que nos dirigimos hacia el Atlántico, alcanza 30 a 40 Km. de anchura; y al desembocar es de tan sólo 12 Km. de cuchilla a cuchilla⁵.

OBRAS HIDRAULICAS Y DE RIEGO

A Roca le corresponde la iniciativa de regularizar el riego, con la construcción del primer canal que parte de la colonia que lleva su nombre y que llega hasta Chichinales. Durante su segunda presidencia se decide la contratación en Italia de un técnico especialista, el ingeniero César Cipolletti, a quien se encarga la dirección de los trabajos hidráulicos y de riego en Mendoza, San Juan y Tucumán⁶. Terminados estos últimos satisfactoriamente, por Decreto de fecha 31 de diciembre de 1898, firmado por Roca y refrendado por Emilio Civit, se comisiona al ingeniero Cipolletti, para que, previa una inspección personal, redacte un plan preliminar sobre el mejor y más conveniente aprovechamiento de las aguas de los ríos Neuquén, Limay, Negro y Colorado, a fin de aplicarlos a la irrigación en los territorios que recorren. Los estudios comprendían siete puntos concretos:

- 1) Descripción física de los territorios.
- 2) Determinación aproximada del volumen de agua aprovechable para la irrigación, de los ríos mencionados, según las observaciones directas que se obtengan.
- 3) Estudio sumario referente a la posibilidad de transformar los grandes lagos tributarios de dichos ríos, en grandes depósitos de agua, para disminuir el volumen de las crecientes y aumentar el de las bajantes, o sea transformar las aguas perjudiciales de los ríos en aguas útiles.
- 4) Posibilidad de llevar un caudal desde el río Negro hacia el puerto de San Antonio, otro hacia el de San



Vista aérea de la bocatoma y canal en el valle inferior de Río Negro, en Primera Angostura.



Viedma y Carmen de Patagones, edificadas sobre ambas márgenes del río Negro, en el curso inferior.

⁵ Rodríguez, A. F., *El alto valle del río Negro*, Buenos Aires, 1947, p. 61-62.

⁶ Laría, S. C., *op. cit.*, p. 110.



DE LA
NATURALEZA



A SU
MESA

MERMELADAS

INCA

BESTANI S. A.

*Su auto merece
LO MEJOR...*

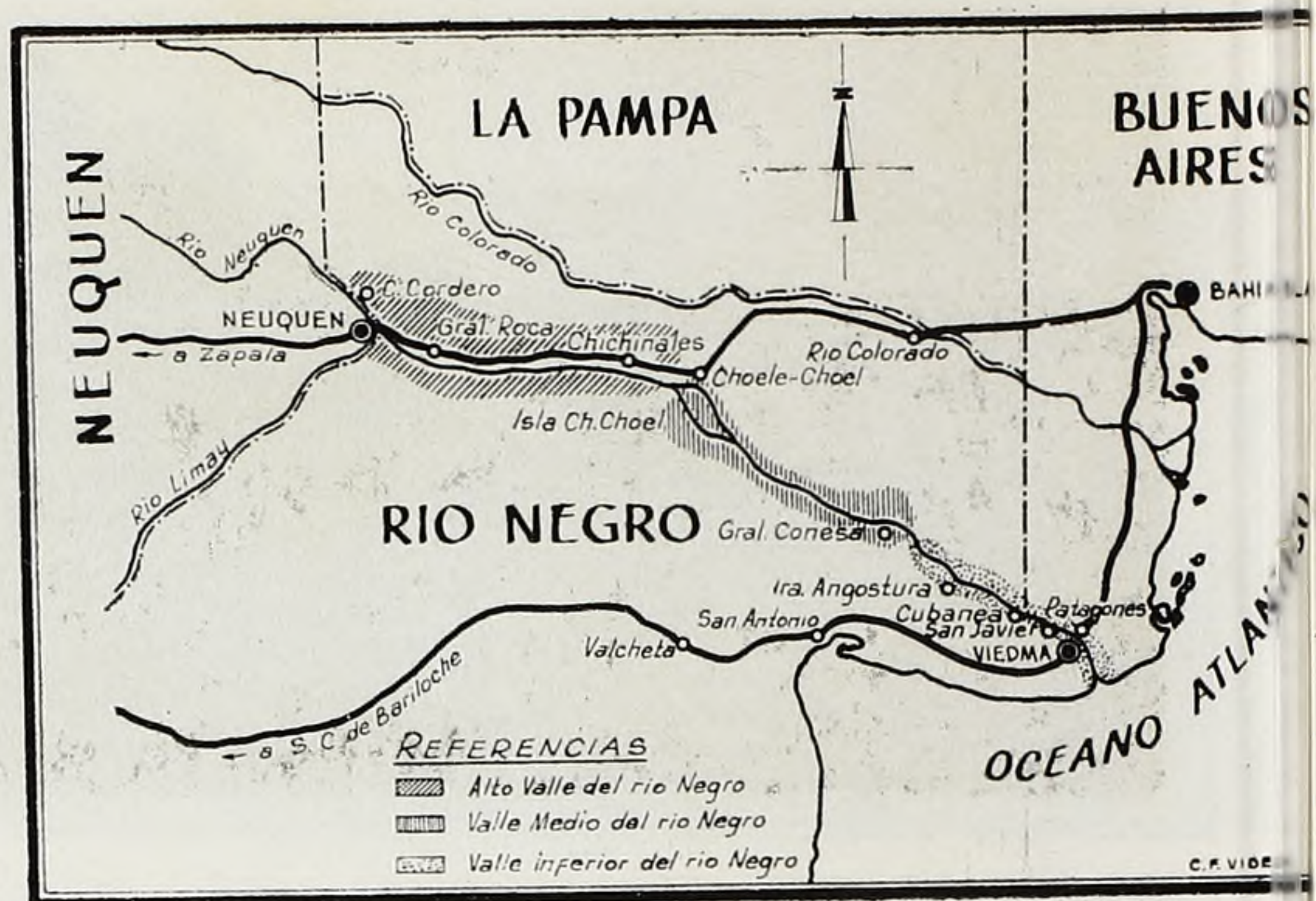


ACUMULADORES

Willard
AUTEX

Dos productos de inmejorable
calidad aislados con separa-
dores de caucho microporoso
y plástico microporoso, res-
pectivamente, elaborados
por la Fábrica Argentina
de Acumuladores Willard.
La más importante en
Sud América.

**Sociedad Anónima Importadora y Exportadora
de la Patagonia**



Blas, y un tercero para los terrenos comprendidos en el
ejido de Viedma.

5) Estudio sobre la extensión de tierras que pueden
regarse con las aguas de los ríos indicados, teniendo en
cuenta las exigencias de la navegación del río Negro.

6) Proposición de un programa completo de los estudios
definitivos a ejecutarse sobre el terreno para formular
un proyecto de ejecución gradual en todas sus partes.

7) Informe sobre el estado del canal Roca, con indi-
cación de los trabajos que sea posible ejecutar de inme-
diato, como así también las obras definitivas que conven-
ga realizar.

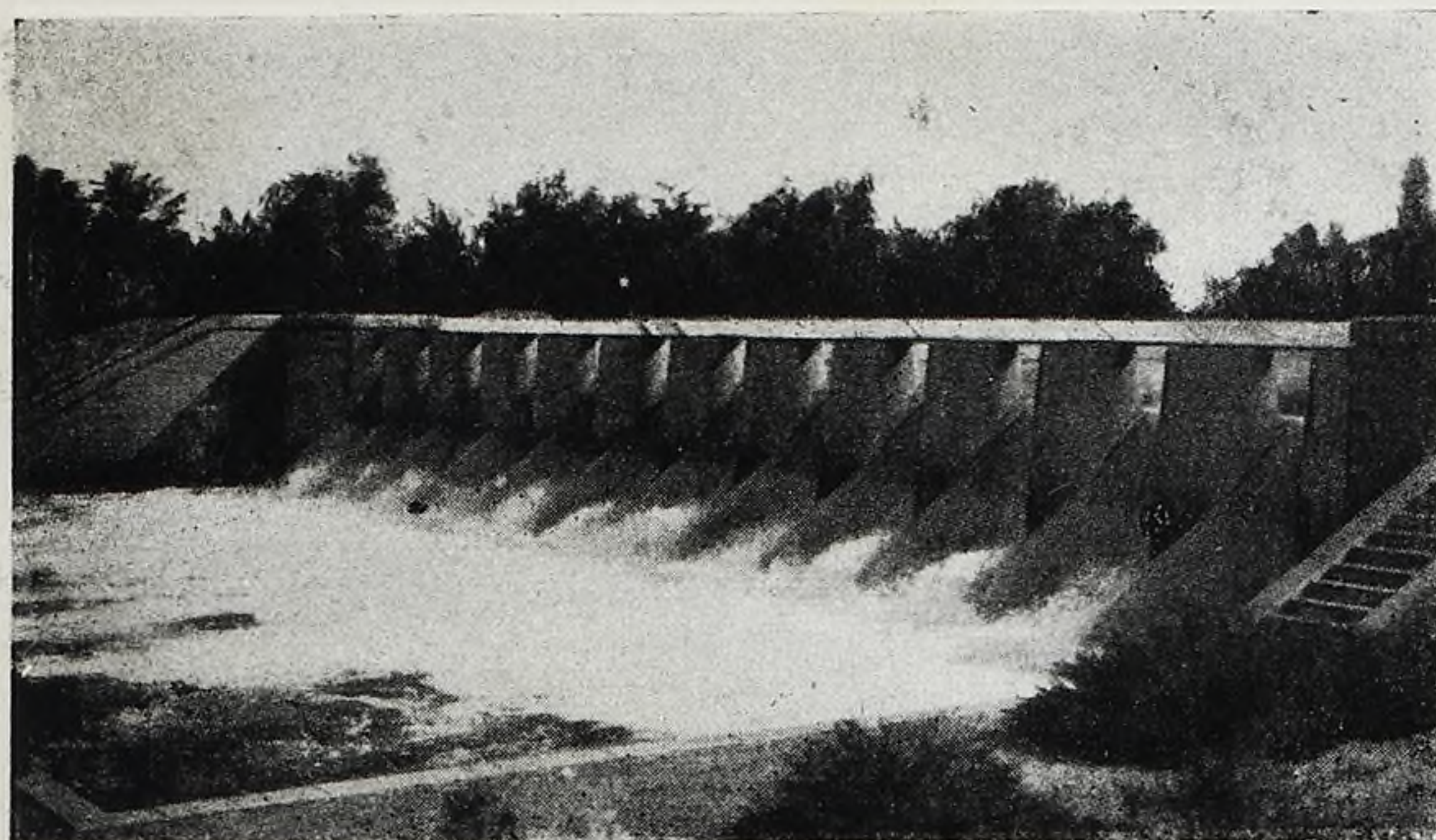
La comisión de estudios se componía —además del
ingeniero Cipolletti como jefe de la misma— de los in-
genieros Gunardo Lange, Leonardo Böhm, Oreste Vulpi-
ni y Federico Campolietti. Después de recorrer y estudiar
todo el inmenso valle entre febrero y agosto de 1899 por
las distintas comisiones, se confeccionó y redactó la Me-
moria⁷. El 6 de setiembre de 1899 el ingeniero Cipolletti
elevaba sus conclusiones al ministro de Obras Públicas,
don Emilio Civit, en un sabio informe que ocupa más de
350 páginas y al día siguiente el Poder Ejecutivo lo re-
mitía al Congreso Nacional. Por desgracia, las críticas
circunstancias de orden internacional — los rumores in-
sistentes de una guerra con Chile y los preparativos
bélicos de ambos países— hicieron que la atención de los
poderes públicos se desviara hacia asuntos más apre-
miantes. Superada la crisis y presidiendo la Nación el
doctor Figueroa Alcorta, fue llamado nuevamente el
ingeniero Cipolletti para dirigir la ejecución de las obras
por él proyectadas, pero la muerte lo sorprendió en el
viaje. Falleció el 23 de enero de 1908. No pudo realizar en
persona su magno proyecto, pero lo llevaron a cabo sus
continuadores.

Luego de creada la colonia fiscal General Roca por ley
del 3 de noviembre de 1882 y compuesta de 44.000
hectáreas divididas en 440 chacras, el gobierno dictó un
decreto en 1907 para estimular la colonización. Posteri-
ormente el Congreso elaboró dos leyes fecundas: la N°
5559, que disponía las obras de regularización del valle
del río Negro y la N° 6546, que disponía la creación del
Fondo de Irrigación. En virtud de esta ley, el Estado
celebró con el F. C. Sur un contrato de construcción de
la red de distribución del caudal de las aguas del río
Negro Superior⁸.

La monumental empresa de montar un dique sobre el
río Neuquén, a pocos kilómetros de su encuentro con el
Limap para formar el Negro, y mediante canales irrigar
la totalidad del alto valle, fue motivo de grandes preo-
cupaciones por parte del gobierno y tuvieron que salvarse
grandes obstáculos para que pudiera llevarse a cabo.
Aceptando el proyecto del ingeniero Cipolletti, de 1899,
y previo un informe del ingeniero Decio Severini, profe-
sional que había sido contratado en Italia por Cipolletti,

⁷ Cipolletti, C., *Estudio de los ríos Colorado y Negro*, Memoria elevada
al Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires, 1899.

⁸ Revista Duperial, *El fértil valle del río Negro*, N° 53, Buenos Aires,
1944, p. 6.



*El canal principal del sistema de riego
le Río Negro, a la altura de Cinco Sal-
tos,, en el valle superior.*

las obras comenzaron bajo la dirección de aquél y con la colaboración de los ingenieros Cambo y Pozzi, el 1 de enero de 1910, con la presencia del presidente Figueroa Alcorta y numerosa comitiva, entre la cual figuraba el doctor Roque Sáenz Peña, que habría de sucederle meses más tarde en tan alto cargo. Fue un día magnífico. Frente a las brujadas aguas del río Negro, el ministro de Obras Públicas, doctor Ezequiel Ramos Mejía en su discurso comparó la obra con la realizada por los faraones egipcios en el lago Moeris. "El problema del Nilo —dijo— el ministro— era exactamente el problema del río Negro que hoy tratamos de resolver. Aquí, como allá, tenemos un coloso a dominar para que no sean devastados los fértiles valles que recorre entre cerradas curvas, cubriéndolos con su caudal de 9.000 m.c./s. unas veces y para que no haga en otras perecer de sed a los valiosos cultivos de sus orillas con disminución que llega a la ínfima cifra de 250m.c./s. Aquí, como allá, habrá de cambiarse, por la acción del hombre, áridos arenales en vergeles paradisíacos, como hoy mismo "podréis verificarlo."

Las nuevas obras dieron comienzo inmediatamente. Se construyó el gigantesco dique regulador situado en Contralmirante Cordero sobre el río Neuquén, con un largo total de 420 m. sin contar, naturalmente, las rampas de acceso al puente, que miden 160 y 200 m. cada una. Consta el dique de 17 compuertas metálicas que atraviesan el río de margen a margen, pesando cada una alrededor de 33 toneladas y que responden a un sistema eléctrico para controlar y regular a voluntad el pasaje del agua. A cien metros aguas arriba del río y también sobre la margen izquierda se halla la entrada del canal desviador al lago Pellegrini⁹. Hacia allí se desvía el excedente de agua producido por las grandes crecientes, salvando así de inundaciones peligrosas al valle. Este lago, ex cuenca Vidal, es una depresión del suelo, una enorme olla en forma conoidal, ubicada a unos 30 Km. hacia el noreste de la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, cuyo piso en su parte central más profunda está ubicado a 42 mts. bajo el nivel del río Neuquén. Su diámetro medio alcanza a 20 Km. y sus paredes son barrancas de hasta 100 m. de altura. La superficie es de unos 200 Km². y su capacidad se ha apreciado en unos 8 mil millones de metros cúbicos. Actualmente esa gran olla contiene 800 millones de m³. de agua que no se pierden sino exclusivamente por evaporación, ocupando una profundidad de 20 m.

Sobre la misma margen izquierda, se halla la bocatoma del gran canal, que tiene 135 Km. de longitud y va desde el dique hasta Chichinales. En sus primeros 8 Km. posee un ancho de 45 m. por 2 de profundidad; después va disminuyendo a medida que derivan los canales secundarios que alimenta en número de 18 en todo su trayecto. Estos ramales riegan 55.000 hectáreas aproximadamente.

Más tarde se continuó con las obras en el Valle Medio, entre Chelforó, siguiendo por Choele Choel, y General Conesa mediante la construcción de canales, que benefician a más de 20.000 Ha.

Y finalmente se está trabajando desde 1942 en la ejecución de las obras de irrigación del Valle Inferior o de Viedma, las cuales habían sido previstas en tres etapas.

La primera se inició en 1951 y se concluyó en setiembre de 1957. Comprendió la construcción de un canal principal de 21 Km. de longitud y 20 m. de ancho, y 27 Km. de

canales secundarios que llegan hasta el paraje denominado Zanjón de Oyuela, a la altura del Km. 1011 de la ruta nacional N° 3. La boca de toma de estos canales está en la margen derecha del río Negro, a 85 Km. de la capital de la provincia, Viedma, en el lugar conocido con el nombre de Primera Angostura y tiene una capacidad de 40 m³. de agua por segundo. Este primer tramo, que, como ya expresé, se halla concluido, aun no se ha habilitado. Proporcionará riego a unas 3.500 hectáreas y se considera la parte de más difícil realización de toda la obra prevista, por los grandes movimientos de tierra que fue necesario ejecutar y que en total alcanzaron a 2.700.000 metros cúbicos. A la altura del Km. 21 del canal principal de este tramo y frente al paraje denominado Monte Bagual, se ha ubicado un sifón nivelador, con un salto de tres metros. Allí se proyecta construir una usina hidroeléctrica.

La segunda etapa, que se ha licitado en noviembre de 1957, y ya en ejecución, comprende un total de 40 Km. de canales que se extienden hasta la población de San Javier, a la altura del Km. 992 de la ruta nacional ya señalada; proporcionará riego a 25.000 Ha. y el plazo de construcción ha sido previsto en 30 meses. Esta parte de las obras, por la gran extensión a regarse y la calidad de las tierras, es considerada fundamental para el desarrollo del valle inferior del río. Con ello se posibilitará la radicación de una numerosa población y el desarrollo de industrias afines a la agricultura y fruticultura¹⁰.

En síntesis: el panorama actual de las obras hidráulicas y de riego realizadas, en ejecución, proyectadas y previstas, a cargo de la Nación¹¹, es el siguiente:

Valle Superior

En explotación. Superficie beneficiada: 63.400 Ha.
En estudio, obra prevista, superficie a beneficiar: 30.000 Ha.

Valle Medio

En explotación. Superficie beneficiada: 20.000 Ha.
En ejecución. Superficie a beneficiar: 25.000 Ha.
En estudio, obra prevista. Superficie a beneficiar: 55.000 Ha.

Valle Inferior

En ejecución. Superficie a beneficiar: 3.500 Ha.
Obra licitada y en ejecución. Superficie a beneficiar: 25.000 Ha.
Proyectada, a licitarse. Superficie a beneficiar: 25.000 Ha.

⁹ Rodríguez, A. F., *op cit.*, p. 54-55.

¹⁰ La Prensa, *Segunda etapa de las obras de riego en el valle inferior del río Negro*, 22 de noviembre de 1957.

¹¹ Sánchez de Bustamante, T. y Cornejo, A., *La vialidad patagónica*, en "Publicaciones técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad", Vol. 49, Buenos Aires, 1958, p. 17.

Doña Elizabeth Sinclair de Bain, en la "Josefina", rodeada de sus hijos: Angus, David, Dora B. de Buzzi, Joffre, Jesse B. de Turcato, Guillermo, Rebecca B. Vda. de Ribaja y Roberto.



Estancia

“JOSEFINA”

el “homestead” de los Bain

por Juan del Sur

ESA porción de Patagonia que se extiende del paralelo 46 al sur, cuenta con un puñado de apellidos que se vinculan con lo más genuino de la epopeya de su colonización ganadera. Nombres de pioneros, de hombres tenaces y forjadores, capaces de luchar victoriosamente con la hostilidad de un desierto inconmensurable, áspero y desconocido. De ellos provienen limpios pergaminos de trabajo y soberbios ejemplos de fortaleza moral, que blasonan y comprometen a las generaciones que han de sucederles.

No fue tarea fácil poblar la Patagonia Austral. Hasta promediar el último cuarto de la centuria anterior pesaba sobre ella el inerte silencio de la inmensidad deshabitada. Su dramática desnudez era oferta que sólo podía interesar a los hombres fuertes. Y estos aceptaron el convite del destino. Británicos de las Malvinas, algunos alemanes, también españoles e italianos, no faltó algún criollo emprendedor y aventurero y otros audaces llegados de diversos rumbos. Pocos en número, pero que parecen muchos considerando la amplitud geográfica que abarcó su acción. Visionarios magníficos, presintieron que en aquel suelo aspérrimo hallarían compensación generosa sus empeñosos esfuerzos, y penetraron resueltos tierra adentro. Les correspondió el mérito de despejar el misterio de lo desconocido y conquistaron el derecho a afincarse en unas tierras difíciles y hoscas, barridas por vientos eternos, pero que llegarían a ser —otro mérito de los pioneros— mediante la constancia del trabajo y una acertada dedicación pecuaria, fuente de bienestar y terruño definitivo.

Los signos indicativos de sus rastrilladas fueron seguidos por otros pobladores, como ellos con alma colonizadora, y en cuatro o cinco lustros quedó cumplida la etapa más difícil, la del desbrozamiento, la del trazar huellas en suelo virgen y difundir mapas orales que servirían de orientación a los que venían a la siga, la de acabar con la fiera cebada en los primeros rebaños, la de hacer habitable y confortable lo que poco antes había sido vastedad inhóspita y desolada.

Pero si el hombre fue capaz por su temple y su empuje de vencer los obstáculos visibles y materiales del desierto, si pudo superar las asechanzas de una naturaleza apocalíptica y atravesar a puro instinto o guiándose por las

estrellas una estepa interminable y fatigosa, buscando la tregua de un valle reparado o una hondonada con agua para plantar sus reales, le quedaba la parte más tremenda para completar su hazaña: la de permanecer, la de sobreponerse al envenenamiento letal de la soledad. Para esto se sintió débil, o exquisitamente humano y pidió ayuda.

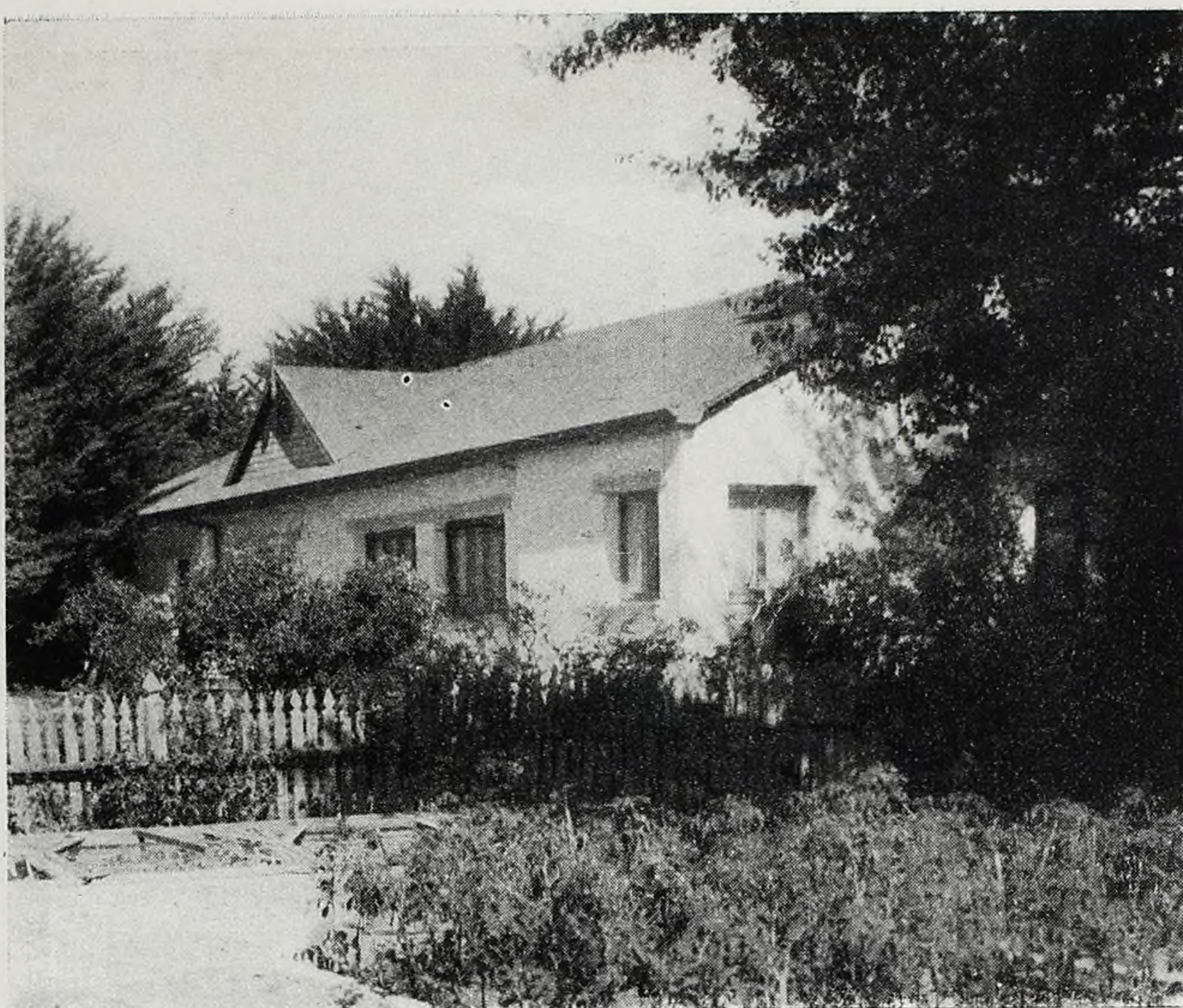
Oyendo aquellas voces de llamada, concurriendo al clamor de aquellos corazones enternecidos por la nostalgia y la ausencia, vino la mujer, sostén y compañía del pionero. Ella, furtiva y silenciosa, como una sombra cruzó esa tierra agresiva y fue a humanizar el desierto con la tibieza del hogar. Hacendosa y sufrida, acompañó y alentó a su hombre. Con amor y ternura mitigó dolores y contrastes. Con decisión heroica compartió pobreza, sacrificios y peligros. Trajo a nuestra tierra hábitos que no debieran abandonarse nunca, para honra de su digna descendencia y para bien de la familia argentina.

De ese oasis pequeño y tranquilo de los hogares de aquellos pioneros, vienen estos apellidos que ahora constituyen una tradición en la convivencia austral.

DON GUILLERMO BAIN

Entre los apellidos de ascendencia británica que ya integran una tradición patagónica, está el de los Bain. Varios fueron los hermanos que llegaron de Escocia atraídos por las posibilidades que brindaba el sur. Hizo punta Guillermo, que llegó con el segundo o tercer grupo de británicos que se radicaron en el antiguo territorio santacruceño. Después le siguieron varios hermanos, incluso dos hermanas que, como ellos, formaron sus hogares en el país.

Don Guillermo Bain llegó a Río Gallegos hacia el año 1897, y los compatriotas que le habían precedido lo orientaron hacia los campos del Coyle. Por allí anduvo un tiempo con suerte varia; trabajó con John Mac Leod y pasó después a la zona de Bahía Laura, en campos que por ser inundables debió abandonar enseguida. Andariego y buscador de nuevos horizontes, emprendió una larga marcha a caballo por tierras ignoradas; anduvo por las selvas impenetrables del Aysen, en Chile, región casi sal-



Casa de la familia Bain en la "Josefina", vista desde la huerta.

vaje; pasó por parajes inhollados hasta entonces; recorrió valles y atravesó pétreas montañas, y por último emprendió el descenso hacia la llanura costera, en la que finalmente enraizaría.

SU DEFINITIVO ESTABLECIMIENTO

Desde su llegada a la Patagonia en 1897 hasta su definitiva ubicación, no fueron pocas sus andanzas y experiencias: supo lo que era acampar al abrigo de una mata y pasar las noches al raso. Probó su temple en el medio hostil y comprendió que en esa tierra de apariencias cruel había una promesa de bienestar, pero sólo a cambio de trabajo y sacrificio. Y se prestó a brindarlos.

Decisivo para su porvenir fue el conocimiento que trabó con don Mauricio Braun, que ya entonces era una figura sobresaliente en la epopeya colonizadora: ganadero, comerciante, armador, hombre de visión y de empuje, don Mauricio alargó muchas manos de apoyo a los que llegaban con preocupaciones de futuro. Conoció a Bain y calculó con acierto el voltaje de su energía y su conducta. Desde entonces fueron socios y amigos, una amistad que duró toda la vida y que se prolonga en la vida de sus descendientes.

En 1905 se concretó la sociedad fundadora de la estancia "Josefina", en la zona de Fitz Roy. Don Mauricio Braun aportó capital, don Guillermo Bain puso el vigor de sus brazos y la clásica tenacidad del escocés, que es como la invencible tozudez del vasco. Cuando Bain estuvo económicamente en condiciones de seguir solo, don Mauricio Braun se hizo a un lado y "Josefina" pasó a ser heredad exclusiva de don Guillermo, de su esposa y de sus hijos. Pero continuó y sigue llamándose "Josefina", en homenaje a doña Josefina Menéndez Behety de Braun.

DOÑA ELIZABETH

Hemos dicho que la estancia "Josefina" pasó a ser heredad de don Guillermo, de su esposa y de sus hijos. Sí, porque a este hombre, que tuvo su parte en el poblamiento ganadero de la región septentrional del antiguo territorio de Santa Cruz, le acaeció lo que ya habían experimentado los pioneros predecesores y los pobladores que llegaron después. Terminadas las andanzas, aquietado en un paraje, hecha la casa, comenzaron a dolerle la soledad y rondarle los recuerdos. Pulsados sus propios sentimientos y por la experiencia de los otros, comprendió que el único remedio contra tal "saudade" era tener la compañía y el cariño de la mujer predilecta, de la que

acaso había quedado en un lejano país aguardando su regreso o esperando su llamado. En este caso, la mujer se llamaba Elizabeth Sinclair y vivía en Wick, pequeño pueblito del norte de Escocia.

Se casaron el 13 de septiembre de 1910, y dos meses más tarde, en noviembre, cuando el viento suele ser más cruel y más incoloro el paisaje adusto de la estepa, llegaba la joven esposa a la estancia "Josefina". Se han cumplido cincuenta años y están frescos en su memoria los detalles de aquella travesía en sulky, desde bahía Mazaredo, donde la dejó el barco, hasta la estancia, 10 leguas de camino áspero que demandaron cinco horas de trote largo.

Su contacto con las auras de una naturaleza vigorosa fue buen curtidor para el carácter, que pronto se moldeó en armonía con las necesidades del clima y del ambiente. Sin perder ninguno de los atributos de la femineidad, la sensibilidad delicada, que por lo demás no se cultivan únicamente en el ambiente reducido de la vida doméstica, fue aplicada y eficiente colaboradora de su esposo en el manejo y conducción del establecimiento, dándose tiempo para manejar la casa y educar los hijos, para hacer y cuidar su huerta y su jardín.

En el "homestead" de los Bain nacieron ocho hijos: Angus, David, Dora B. de Buzzzi, Geoffre, Jessi B. de Turcato, Guillermo, Rebeca B. Vda. de Ribaya y Roberto, que se han multiplicado en 16 nietos.

Don Guillermo falleció el 9 de julio de 1938. Sus restos reposan en la "Josefina", junto al hogar, bien próximo al cariñoso recuerdo de los suyos, en esas tierras que sacó de la esterilidad del páramo e hizo útiles con su trabajo y dedicación.

Doña Elizabeth tomó entonces la dirección del establecimiento. Había acumulado experiencias y no carecía de energía. El resultado es evidente. Con la ayuda de "sus muchachos" ha conseguido llevar la cabaña y la estancia a una categoría de mayores posibilidades y respetuosa nombradía entre los restantes pobladores, por el juicioso empeño en mejorar la calidad de sus planteles y majadas.

Hoy es una venerable matrona, que acaba de cumplir en el actual mes de diciembre 76 años de edad, los que lleva como si fuera carga muy liviana. Tal es la frescura de su espíritu y su claridad mental. Su nombre y su presencia suscitan afectos, simpatía y admiración, pues los patagónicos ven en ella la representación prototípica de la mujer del pionero, de esas valerosas mujercitas llegadas de lejanos países, que todo lo dejaron —hogar, familia, amigos— para compartir la vida dura del colonizador austral, donde mecieron la cuna de sus hijos, dando origen a estas genealogías patagónicas ennoblecidas por el trabajo rural.



Vuele a

Punta Arenas

...un viaje
directo y
confortable

Por medio del nuevo servicio "AMISTAD", de Austral, un viaje tranquilo, sereno, inolvidable, para ubicar entre las cosas que Ud. sueña. Un viaje directo a Punta Arenas que brinda el máximo confort, atención esmerada a cargo de personal especializado... y el placer de un viaje rápido y amable!

VIA AUSTRAL

Informes y pasajes:

Diagonal Norte 543
Leandro N. Alem 498

T.E. 30-8363 — 32-0374
31-4583, 7144, 7570, 3912

BUENOS AIRES

Y EN CUALQUIERA DE LAS AGENCIAS DE BAHIA BLANCA, PATAGONIA Y TIERRA DEL FUEGO



ARBOLES DE LA PATAGONIA

*Contemplo los árboles de la Patagonia
siempre en movimiento. Un viento tenaz,
no el suave Céfiro, hijo de la Aurora,
sino el padre Eolo, de fiero soplar,
los trae y los lleva y con ellos juega
sin descanso apenas, en danza infernal.*

*¡Eolo terrible! ¡Siempre en permanencia!
Violento siempre en su torpe afán
de azotar los campos, de quebrar los tallos,
de pasar rugiendo sobre el yerto lar.
Él duerme en la noche, pero acopia brío
para ser más rudo en su despertar.*

*¡Oh, viento tirano de la Patagonia!
¿Dónde está el secreto de tu terquedad?
¿Porqué no te apiadas de estos arbolitos*

*que por tu flagelo curvados están,
sintiendo a su espalda el constante azote
de tu empuje recio, silbante, tenaz?*

*¡Derrotado ejército! ¡Gigantes vencidos,
batidos al soplo de la adversidad!
¡Árboles amigos! Sufro yo con ellos
pues quisiera verlos no como ellos van:
altivos, erguidos, apuntando al cielo
con indiscutida, recia majestad.*

*Como el ser humilde que no se subleva
ante la injusticia, ni contra el penar
de una vida entera, llena de quebrantos
y acepta contrito su sino fatal,
así son los árboles de la Patagonia...
¡humillados siempre por el vendaval!*

C o n s t a n t i n o S a l i n a s J a c a



El presidente de la Nación, doctor Arturo Frondizi, recibe el saludo del ingeniero Philip N. Buckminster, presidente y director general de Chrysler International, al visitar el pabellón de Chrysler y Fevre y Basset. Posteriormente, el Primer Magistrado fue informado de los propósitos de la citada empresa de fabricar el año próximo en el país automóviles similares a los que se producen en los Estados Unidos.

La Exposición Internacional del Automovil

Por Argentino Melipal

NO estará del todo fuera de lugar que iniciemos esta nota con una confesión personal. Lo mismo que los ochocientos noventa y nueve mil novecientos noventa y nueve visitantes más, concurrimos a la Exposición Internacional del Automóvil con el ánimo resuelto a sacarnos un coche en el sorteo cotidiano de las entradas al local.

Volvimos a casa como fuimos, en tranvía, y así seguimos; pero a pesar de este ligero desencanto, admitimos haber asistido a una exposición deslumbradora de la producción automovilística mundial en adhesión al Sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Fueron presentados 535 automóviles entre norteamericanos y europeos, vendidos en remate en ochocientos millones de pesos, cifra que ha sido el comentario asombrado del público.

La diversidad de marcas y modelos presentados resultó notable, como notable y evocador para muchos el contraste con la exhibición aquí y allá de viejos vehículos; notable, como notable y evocador para muchos fue

descubrir aquí y allá viejos vehículos los que ya rindieron su jornada y han pasado a ser piezas de museo. Allí vimos el "Daimler" de Dalmiro Varela Castex, primer automotor que anduvo por las calles desparejas de Buenos Aires en 1895, cuando su propietario y conductor, ataviado como para una guerra, salía a recorrer las calles de Belgrano espantando perros y haciendo santiguarse a las señoras de más edad.

Punto de atracción especial ha sido el pabellón Chrysler, la famosa industria norteamericana que realizó en esta oportunidad la presentación más completa que haya efectuado en parte alguna del mundo, señalado homenaje a nuestro país, cuya industria automotor se insinúa vigorosa y en la que participa la empresa mencionada, en sociedad con Fevre y Basset.

La línea Chrysler, presentada con modelos 1961 abarca casi todo tipo de automóviles: seis distintos modelos del compacto Valiant; 19 modelos de la marca Plymouth; el Chrysler mismo, en las series New Yorker y Newport;



Este es el Dodge Lancer, la última y revolucionaria creación de Chrysler, que reúne las ventajas de los automóviles de pasajeros compactos con el confort y detalle de los modelos de lujo. Fue presentado en la Exposición del Automóvil en varios modelos de gran atracción.



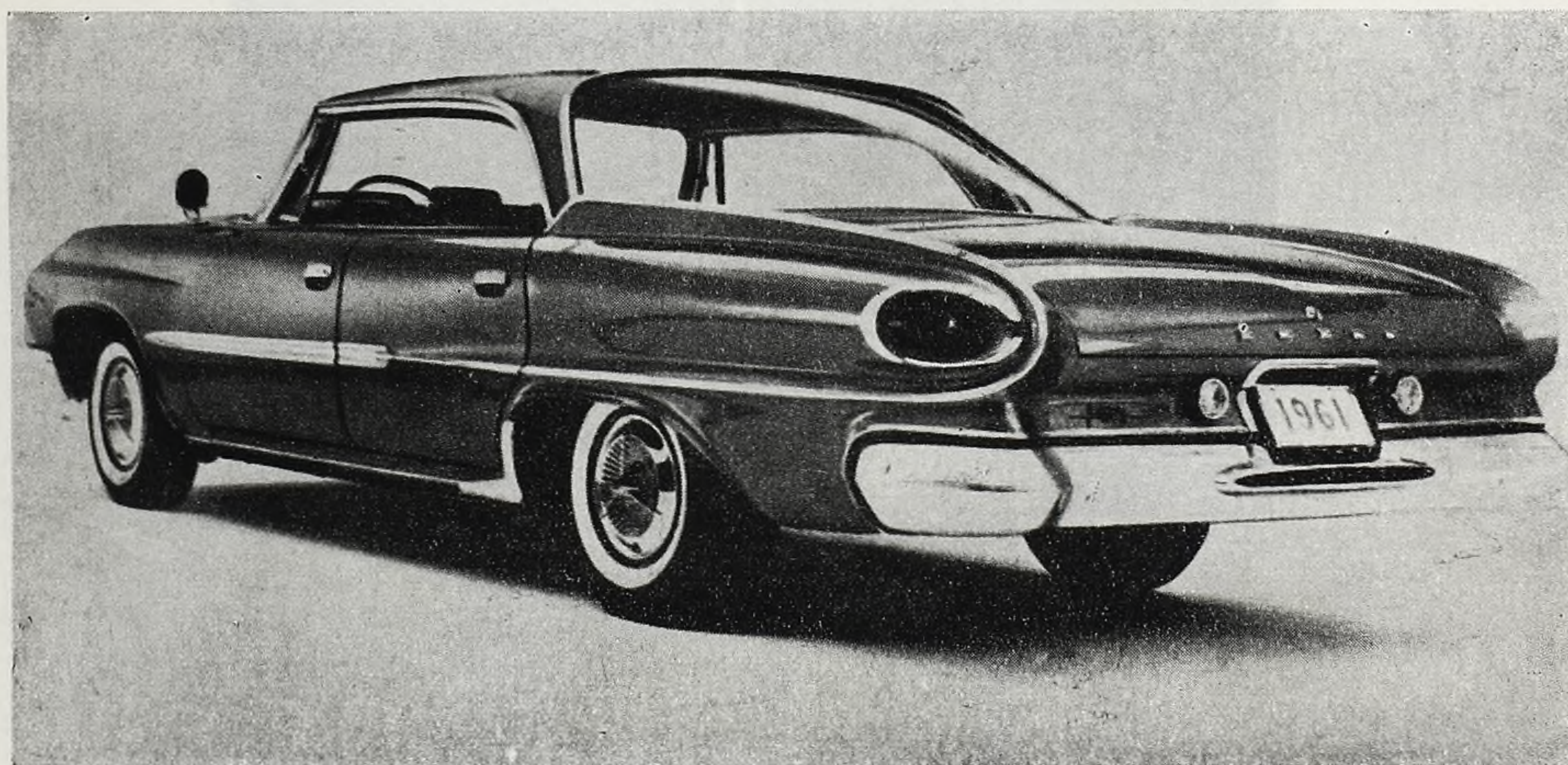
Vista parcial, nocturna, del gran pabellón que Chrysler y Fevre y Basset presentaron en la Exposición Internacional del Automóvil.

el aristocrático Imperial en las series Custom, Crown y Le Baron; el De Soto, en dos modelos de dos y cuatro puertas y el Dodge.

Dentro de este vastísimo pabellón reservado para la línea de fabricación de la Chrysler Corporation, el coche que más llamó la atención es el Dodge Lancer, la creación más reciente y también más sensacional de dicha industria. Por lo que pudimos apreciar, se trata de un coche de precio módico, en comparación con los coches de lujo, presenta ventajas técnicas como la suspensión a barras a torsión en vez de resortes a espiral, motor de modernísimo diseño, de seis cilindros en línea, block del motor fundido en aluminio con miras a aliviar el peso del vehículo y elegante carrocería monocasco, rígida, de poco peso y mayor espacio disponible. También en la marca Dodge fueron presentados el Dodge Dart, en las series Séneca, Pioneer y Phoenix; es básicamente un coche de dimensiones grandes pero con muchas de las ventajas de los compactos; asimismo el Dodge, en la serie Polara con seis versiones, que van desde el sedan hasta el lujoso cupé convertible.

La concentración del mayor interés del público en los modelos 1961 de la línea Chrysler, se justifica por el cambio realmente revolucionario operado en la técnica y las líneas del Dodge y demás marcas de esta producción. En la época de los vuelos interplanetarios, los ingenieros de Chrysler han concebido los modelos 1961 de modo que combinan la belleza clásica con las líneas propias de los cohetes y aviones supersónicos, símbolos de potencia, velocidad y seguridad.

Esta exposición de automóviles en nuestro país y en este momento, adquiere un significado excepcional, tanto por lo que ha representado en sí como por la promesa de que el país va encaminándose hacia la normalidad en materia de automotores, con el aporte de algo que viene de afuera y lo que aquí se construye, que no serían los mejores en un certamen de esa naturaleza, pero que hablan de un anhelo en proceso de satisfacción. La técnica y el ingenio extranjeros exhibidos en la Exposición Internacional han resultado deslumbrantes para los curiosos y estimulantes para la industria automotriz nacional.



Un modelo del Dodge 1961 fotografiado desde la popa, permitiendo apreciar el cambio notable introducido en las líneas de este famoso automóvil.

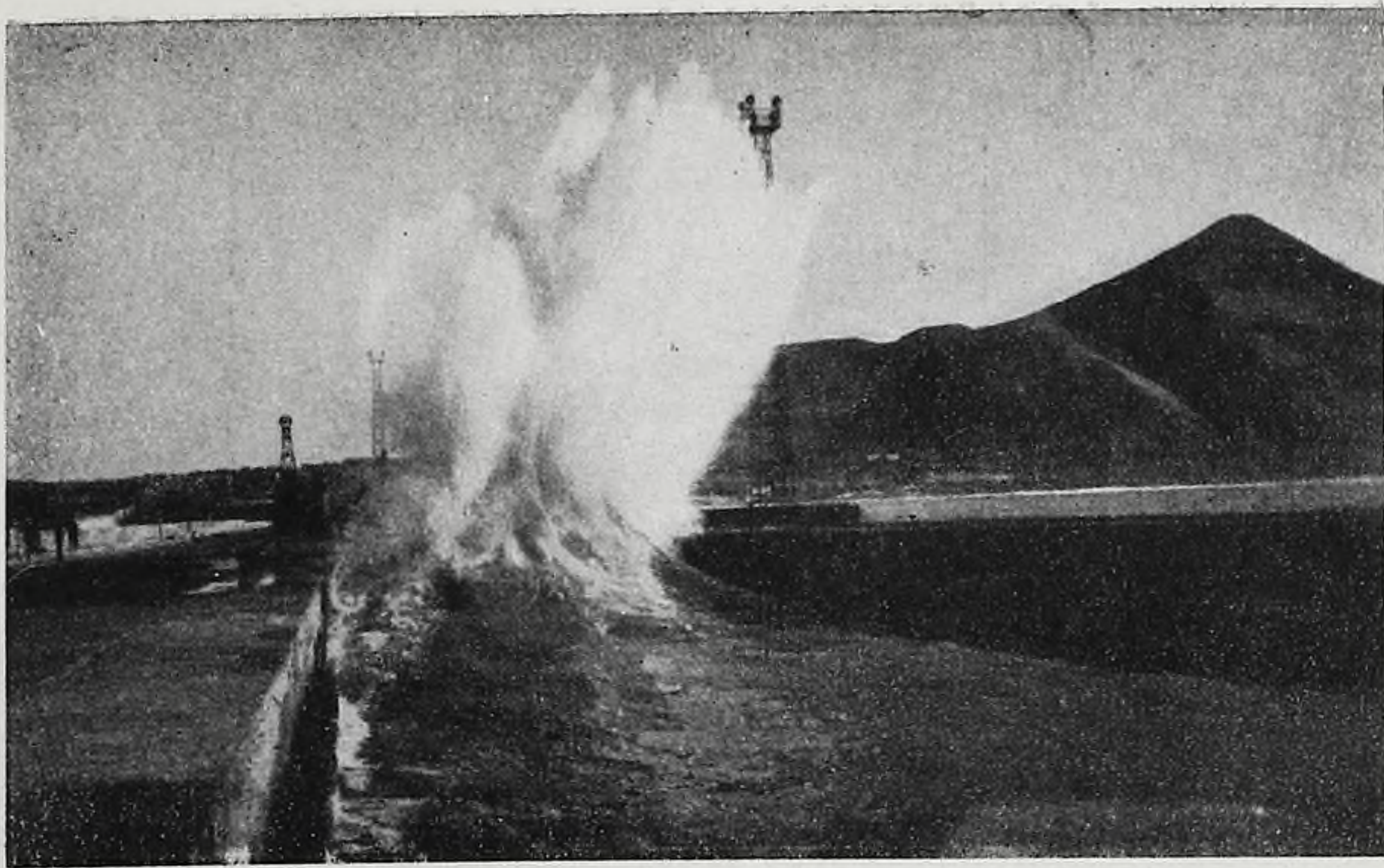
CHAMPAGNE

su invitado de honor.

**BODEGAS Y VIÑEDOS SAINT REMY
MAGLIONE, CARBO Y CIA.**

INDUSTRIA ARGENTINA

Prod. Prog. Min. Salud Publ. y de In.
Nación, Cien. (1987) 11:249



Furioso el mar golpea contra las defensas creadas por el hombre en el puerto de Comodoro Rivadavia.

Fotografía y azar



Camino en un bosque austral.

La fotografía es una técnica; una técnica espiritualizada hasta jerarquía de arte por la sensibilidad del operador y su habilidad en el manejo de la máquina. Estudiando ángulos y manejando luces y sombras, el fotógrafo logra reproducir la escena captada por el objetivo, con fidelidad en los detalles y calidez y hondura en la expresión. El fotógrafo es un buscador de imágenes, con su cámara siempre lista, pues sabe que el azar suele ser un aliado ponderable para la obtención de excelentes fotografías. El azar pone al al-



Camino lunar en la ría de Río Gallegos.



En las chacras de Gaiman, un carro cargado de leña recolectada para alimentar las estufas hogareñas en el próximo invierno.

Grupo de indios palagónicos en las proximidades del estrecho de Magallanes, según el boceto de un viajero francés que transitó por la región en tiempos de la india María.



MARIA:

matricia indiana

que conoció Fitz Roy

Por
L. Rey Timas

EN la obra del capitán Roberto Fitz Roy, "Viajes del Adventure y de la Beagle" es mencionada frecuentemente la india María, una mujer mestiza que ejerció gran autoridad entre los indígenas que en los años 1826-1832 recorrían la orilla norte del estrecho de Magallanes, y la costa atlántica hasta Carmen de Patagones, punto terminal de sus viajes, donde comerciaban sus productos.

La tribu de la india María, según las circunstancias, deambulaba subdividida en varias tolderías, que mantenían frecuentes tratos con las tripulaciones de los buques que recalaban en los puertos patagónicos, o cruzaban el estrecho de uno a otro océano. Los expedicionarios ingleses mantuvieron inobjetables relaciones con este grupo de patagones, los cuales, por su parte, prestaron inapreciables servicios, abasteciéndolos de carne fresca de guanaco y avestruz, cuando el escorbuto comenzaba a manifestarse en la tripulación.

Tales relaciones permitieron que aquellos hombres de ciencia estudiaran las costumbres y creencias de estos indios, dejándonos uno de los mas interesantes relatos que se conocen.

A poco de entrar en contacto con los patagones, estos fueron invitados a bordo de la "Adventure", donde los agasajos y las atenciones se multiplicaron por ambas partes. Como los marinos ingleses obsequiaran con licores a sus rústicos visitantes, la fiesta a bordo terminó en una general borrachera, que el célebre capitán inglés relata en estos términos: "Como su comportamiento a bordo se hiciera muy bullicioso y desagradable, pronto los mandamos desde abajo a cubierta donde pasaron la noche. María durmió con la cabeza en el guinche, y estaba tan ebria, que el ruido producido al virar cuarenta brazas de cable no la despertó. A la mañana siguiente, mientras yo tomaba el desayuno, entró sin ceremonia alguna, acompañada de uno de sus amigos, y sentándose en la mesa pidió té y pan, y comió copiosamente. Tuve la precaución de hacer retirar de la mesa todos los cuchillos y artículos que pudieran hurtarme; pero ni entonces ni nunca ví a María intentando robar, por más que sus acompañantes no perdieron la ocasión de come-

ter raterías. Acompañé a María a la playa, donde me condujo al lugar en que se hallaba su familia, sentada alrededor de sus propiedades. Componíanla, Manuel, su esposo, y tres hijos, conocido el mayor con el nombre de *capitán chico* o *pequeño jefe*".

Sobre la autoridad que ejercía esta mujer sobre los salvajes, y el respeto que se le guardaba en la tribu, lo demuestra elocuentemente este párrafo. El jefe inglés resolvió obsequiar con algunas chucherías a los indios, como ser cuchillos, espejos, tijeras, cuentas de vidrio etc. "Los agraciados —dice— eran elegidos por María, que me dirigió primero a los pequeños, luego a los mayores y por último a las niñas y mujeres". A continuación tuvo lugar una extraña ceremonia religiosa que es así relatada: "Cuando volvió María con una pequeña cantidad de carne de guanaco, su marido le contó que yo le había hecho muchas preguntas a propósito de un envoltorio de bayeta colorada, que me había dicho contenía un *Cristo*. Oído lo cual María me preguntó: *¿Quiere mirar mi Cristo?*; y ante mi respuesta afirmativa, llamó a su lado a unos cuantos de la tribu, que en el acto obedecieron sus órdenes; muchas mujeres sin embargo permanecieron al cuidado de sus efectos.

"Se dió comienzo entonces a una ceremonia. María, quien por la dirección que asumía en todos los procedimientos parecía ser la más alta sacerdotisa, así como también cacique de la tribu, empezó por pulverizar una tierra blanquecina en la palma de la mano; y tomando después un buche de agua, roció aquello a intervalos hasta formar una especie de masilla, que distribuyó entre todos, reservándose solo lo suficiente para marcarse la cara, los párpados, los brazos y el cabello con la señal de la cruz. La manera como hacía esto era muy particular. Después de extender suavemente con la palma derecha la masilla en la palma izquierda, trazaba primero rayas en un sentido y después en ángulo recto, dejando la impresión de otras tantas cruces, que luego se estampaba en distintas partes del cuerpo, frotando la pintura y volviendo a marcar las cruces de nuevo después de cada impresión.

"Los hombres, después de haberse marcado de análoga manera —para lo cual algunos se desnudaban hasta la cintura y se cubrían el cuerpo con impresiones— procedieron a hacer lo mismo con los niños, a quienes no se les permitía practicar esta parte de la ceremonia por sí mismos. Manuel, el marido de María y su principal ayudante, al parecer, en esta ocasión, extrajo de los pliegues de la manta sagrada una lezna, y perforó con ella ya los brazos, ya las orejas de todos los de la partida, cada uno de los cuales presentaba por turno la parte que debía pincharse, apretando entre el pulgar y el índice. Esto tenía evidentemente por objeto extraer sangre, y aquellos a quienes más les salía daban muestras de satisfacción, mientras que los que tenían poca hemorragia se sometían nuevamente a la operación.

"Cuando Manuel hubo terminado, pasó la lezna a María, quien le perforó el brazo y luego, con gran solemnidad y cuidado, musitando y hablando consigo misma en español (del cual no pude pescar ni dos palabras, a pesar de arrodillarme junto a ella y prestar gran atención), levantó dos o tres envueltos y expuso a nuestra vista una pequeña figura, tallada en madera, representando una persona muerta, tendida. Después de exponer la imagen a la atención general y de contemplarla unos instantes en silencio, María empezó a discurrir sobre las virtudes de su Cristo, diciendo que tenía buen corazón y era muy aficionado al tabaco. *Mucho quiere mi Cristo tabaco, dame más*, decía. Tal demanda en tal ocasión no admitía rechazo: y después de manifestarle mi acuerdo con sus alabanzas a la figura, dije que mandaría a bordo por más tabaco. Conseguido su propósito, volvió a hablar consigo misma unos quince minutos, durante los cuales miraba hacia arriba, repitiendo: *Muy bueno es mi Cristo, muy buen corazón tiene*; y lenta y solemnemente envolvió su estatuita, depositándola en el sitio de donde la había sacado".

En esta extraña e interesante ceremonia que presencié el capitán Roberto Fitz Roy, se advierte que aun cuando ya los indios habían aprendido las prácticas religiosas, no desterraron por completo de sus creencias los antiquísimos rituales. Las ideas cristianas y la invocación a Cristo arrodillándose ante su imagen, lo aprendieron de los sacerdotes que adoctrinaban a las indias que llegaban a Carmen de Patagones, y también de los capellanes que iban en los buques, con cuyas tripulaciones entraban en relaciones amistosas. La práctica de extraerse sangre del cuerpo, y especialmente de los brazos y piernas, oídos, etc., antiguamente se llevaba a cabo a fin de congraciarse con Weundeunk, espíritu bueno de la raza, y algo semejante a un ángel guardián, que vigilaba al hombre llevando la cuenta de sus actos desde que nacía hasta que moría.

Para congraciarse y reclamar la ayuda de Weundeunk, cuando creían que este espíritu les negaba sus favores, los indios se practicaban incisiones, a fin de que la sangre fluyera de la herida y llamar así su atención, demostrándole que no les faltaba el valor. En los remotos tiempos que empleaban el arco y la flecha, cuando erraban repetidos tiros buscaban empuñosamente el pedernal disparado con mala puntería, y se lo incrustaban en el brazo, a fin de que Weundeunk les ayudara de nuevo. Si creían que sus piernas no eran lo suficientemente fuertes o ligeras para alcanzar al guanaco herido, se producían heridas en los muslos y pantorrillas, para indicar al espíritu bueno que sus miembros inferiores necesitaban ayuda. Esta práctica bárbara, como pudo comprobarlo el marino inglés, la utilizaban también para reclamar la ayuda de Cristo, debido al escaso contacto que de tanto en tanto tenían con los sacerdotes, que también les habían hablado del sacrificio del Redentor, que derramó su sangre en la cruz por la salvación del hombre.

Sobre la india María que ofició tan extraño rito, dice R. Fitz Roy: "Esta mujer notable debía contar unos cuarenta años de edad a juzgar por su apariencia, y se la daba por nacida en Asunción del Paraguay, aunque yo me inclino a creer que su lugar de nacimiento era más cercano a Buenos Aires. Hablaba el español escaso pero inteligiblemente y se decía hermana de Bysante, cacique de una tribu cercana al río Santa Cruz, y personaje importante por su estatura (que según María era inmensa) y sus riquezas. Hablando de él, decía ella que *era muy rico tiene muchas mantas y también muchos cueros*. Uno de los compañeros de María, hermano de Bysante, era el hombre más alto y grande de esta tribu, y a pesar que su talla no excedía de seis pies, su cuerpo bien podía corresponder a un hombre de estatura mucho mayor. Estaba muy afligido por haber muerto su hija dos días antes de nuestra llegada; mas con toda su triste historia que pronto le proporcionó amigos, no pasó mucho rato antes que se embria-

gara y empezara a cantar y a lamentarse de sus desgracias, con acento más parecido al mugido de un toro que a la voz de un ser humano. Habiéndose acudido a María, que no estaba tan ebria como su hermano, para que lo hiciera callar, contestó riéndose: *¡Oh! no importa, está borracho; ¡pobrecito! murió su hija*; y luego, asumiendo un continente serio, miró al cielo y musitó en su lengua una especie de rezo o invocación a su espíritu director o demonio principal, el mismo a quien Pigafetta, historiador y compañero de Magallanes llamó Setebos, y que el almirante Burney supone sea el mismo que dió origen a uno de los nombres empleados por Shakespeare en su "Tempestad".

La india María no sólo ejerció gran influencia material y espiritual entre los indios del sur, sino que también pretendió pasar por una virgen india, madre de un hijo que sería todopoderoso. De su época proviene la costumbre de dar a las niñas primogénitas de los caciques el nombre de María, lo mismo que a todas las niñas que prometían ser más o menos agraciadas y hermosas. Muchos indios viejos defendieron las supercherías inventadas por la vieja María, diciendo que había sido una extraordinaria mujer "de los indios de antes".

Al respecto es sabido que a su hijo, siendo aun muy pequeño, le rendían tributo y respeto los gigantesques tehuelches y lo consideraban como un personaje sumamente importante a pesar de su escasa edad.

Debido a la costumbre supersticiosa de hablar poco y nada de los muertos, se tejieron varias leyendas sobre esta mujer y su hijo, el "Capitán Chico", que no llegó a ejercer la misión que su madre predijera, pues falleció a temprana edad víctima de la tuberculosis adquirida en sucesivas borracheras.

Otros relatos hacen aparecer a la india María como nacida en los ranchos de Carmen de Patagones, hija de una tehuelche y de un español, cuando aun allí se tenía a los indios —especialmente a las mujeres— como esclavos. María fue educada y bautizada, pero, entre los diez y doce años, su madre fugó de nuevo a los toldos junto con ella, y poco después la precoz impostora comenzó a predicar su extraña doctrina, adquiriendo gran ascendiente entre los indios que deambulaban periódicamente desde las costas del Estrecho al río Negro.

Ya al promediar el siglo pasado y cuando el comandante Luis Piedrabuena se estableció en la isla Pavón, de la india María sólo quedaban leyendas vagas y confusas, que la daban por fallecida alrededor del año 1848, pero es muy posible que su desaparición fuera anterior al asalto del bergantín inglés "Avon" en Puerto Santa Cruz, en 1847. De haber estado presente la vieja María, con seguridad que el conocimiento que tenía, derivado de su trato con las tripulaciones, hubiera evitado tan ingrato episodio, que estuvo a punto de repetirse dos años después en el Estrecho con una goleta norteamericana, y con el personal de una factoría clandestina establecida en la isla Leones del mismo Puerto Santa Cruz.

Ya por ese entonces los indios habían cambiado fundamentalmente su tranquilo carácter, volviéndose agresivos y belicosos, lo cual prueba de que carecían de una dirección eficiente, como la que ejerció María, y pocos años después el no menos famoso cacique Casimiro, también nacido en Carmen de Patagones.

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 0782-03

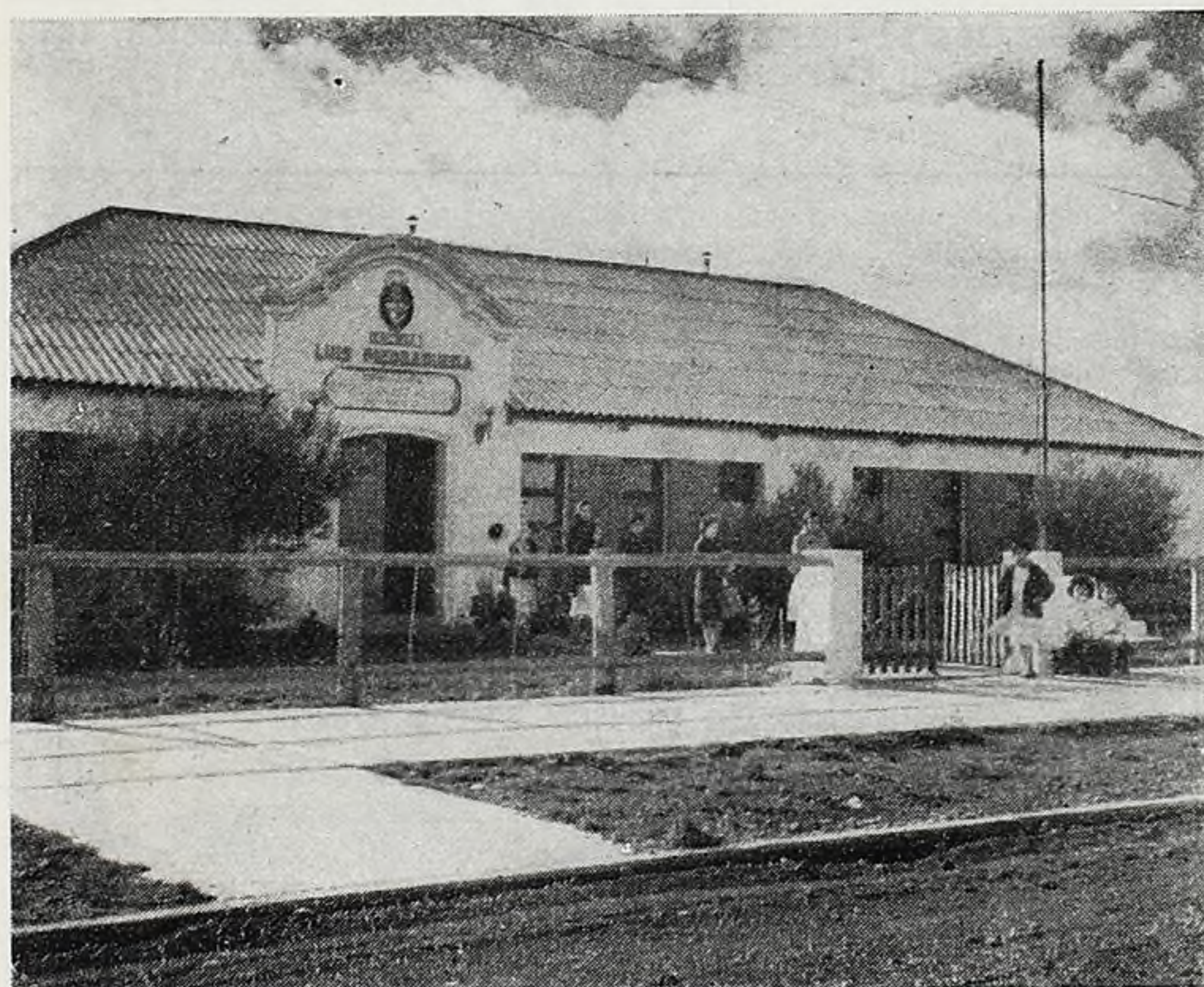
RIO GALLEGOS



Puede pensarse en una esquina de Olivos o Vicente López, pero es una intersección de dos calles céntricas de Río Gallegos.

en la historia y el destino

Por Revisor



Edificio que ocupa la escuela Comandante Piedrabuena en Río Gallegos. Se trata de un establecimiento de enseñanza primaria.

En el reciente mes de octubre, la legislatura provincial de Santa Cruz aprobó por unanimidad una ley que lleva el número 249, consagrando el 19 de diciembre de 1885 como la fecha fundacional de la ciudad de Río Gallegos, fecha dilucidada documentalmente por el historiador y periodista santacruceño señor Juan Hilarión Lenzi ("Argentina Austral" N° 175, enero de 1946), pero recién ahora adoptada con carácter oficial. La decisión legislativa tomada poco antes que la ciudad cumpliera 75 años, dio mayor trascendencia y amplitud a la celebración, y del 17 al 19 del actual se ha cumplido un vasto programa preparado por la Municipalidad y compartido fervorosamente por el vecindario.

La historia de esta ciudad, como todas las de la Patagonia —última porción de patria ganada para el trabajo— es breve pero fecunda. El paraje en cambio tiene antecedentes seculares. El curso de agua que le da nombre fue visitado por tripulantes de la expedición de Jofre de Loaysa en 1526, pero el primer anuncio del nombre que lleva se lee en los escritos de Alfonso Vehedor, tripulante de la desgraciada expedición de Simón de Alcazaba, quien manifiesta que el miércoles 13 de enero vieron una punta de tierra firme "que se decía río Gallegos".

La fundación del pueblo ocurre cuando el 19 de diciembre de 1885 se inició la descarga de materiales para construir las instalaciones que ocuparía una Subdelegación Marítima, hallándose presente el gobernador santacruceño, capitán Carlos María Moyano y los marinos Spurr, Lazcano y Solier. El edificio inicial ya no existe, desapareció demolido por la piqueta del progreso y la acción destructora del tiempo. En torno a la construcción para



El progreso edilicio y el ensanchamiento urbano de la ciudad de Río Gallegos son dos notorias comprobaciones. Esta elevada edificación está destinada a dependencias de algunos departamentos gubernativos.

la autoridad marítima se erigieron otros edificios, ranchitos, en su mayoría viviendas humildes, bajitas, como agachadas para protegerse de los vientos poderosos y frecuentes.

Sucesos decisivos en la historia de Río Gallegos han sido: la decisión del gobernador Ramón Lista, que a comienzos de 1888 resolvió trasladar a este sitio la sede gubernativa que funcionaba en Puerto Santa Cruz, y la visita del general Roca cuando tuvo su entrevista con el presidente de Chile en Punta Arenas. Roca comprendió que aquel núcleo de población debía ser "acercado al país" y alentar el asentamiento de nuevos pobladores, por lo que dispuso el tendido de cables telegráficos, el servicio regular de navegación, el otorgamiento de tierras y, sobre todo, el golpe maestro que impulsó toda la Patagonia, al declararla zona franca.

● El pueblo de Río Gallegos fue trazado y mensurado en forma oficial en el año 1898 por el ingeniero Orlando Williams, respetándose buena parte del trazado original realizado en 1886 por el teniente de fragata Teófilo de Loqui, secretario de la gobernación, a quien instruyó para esa tarea el gobernador Moyano, que es, por lo tanto, el verdadero fundador de Río Gallegos, ya que no solamente asistió a la colocación del primer piquete y presumiblemente participó en la elección del sitio para la primera casilla, sino que además tenía autoridad para fundar pueblos en el territorio bajo su mando. Las actas de la mensura oficial citan a los siguientes propietarios: Juan Scott, L. Pérez, Feliciano García, Víctor E. Fenton, Lindor Castilla, Vaca y Lanús, Toribio Lonterio, Kark y Osenbrug, Carlos Williams, Domingo Caggiolo. Sub-Prefectura, Filomena González de Barreiro, Santos Pellarolo, Juan Ferreyra, Juan de Paoli, Manuel Coronel, Fernando Filetti, Braun y Blanchard, Juan D. Aubone, Francisco González, J. L. Jacobs, Dalmiro T. Magán, Pedro Ferrari, Baldomero Alfonso, Francisco Dragones, Carlos Blanco, Ramón García, Juan Rodiño, Remigio Ortiz, Angel Taborelli, René Picard, Carlos Cassano, Esteban Ferrari, Juan Pezzoto, Spiron y Wilson, Antonio Fernández, Esteban Ferrari, Teodoro Zabaleta, Ernesto Landolt, José Menéndez, Ramón Rodríguez, Ramón Ferrer, Alfredo Mercebat, Juan Montelo, Ramón Lar, Eugenio Umbero, Emilio Patrón, Teodoro Varela, Belarmino Menéndez, Silvestre Mariño, Estefanía de Gav, Casa de Gobierno, Luis Noya, Juan Aubone, Miguel Grigera, Escuela Pública, Policía, Iglesia, Juan Trevisán, Juan Farría, Salvador Ferrari, Domingo Berlese, Ramón Lar, Santiago Sama y Alberto Chabert.

● En el año 1907 el pueblo de Río Gallegos reunía las condiciones requeridas por la ley 1532 —1000 habitantes— para tener comuna electiva, y la primera elección popular la dispuso el gobernador Candiotti. Se celebró el 1º de diciembre de ese año, siendo electos el doctor Víctor E. A. Fenton y los señores Manuel Ferrari, Enrique Schroeder, Pedro Larrandart y Ulpiano Alvarez. El concejo reunido eligió intendente, el primero que tuvo la



El busto de Piedrabuena sobre un pedestal de rocas. La ciudad de Río Gallegos mantiene un recuerdo permanente de los próceres patagónicos, con monumentos, bustos y calles.

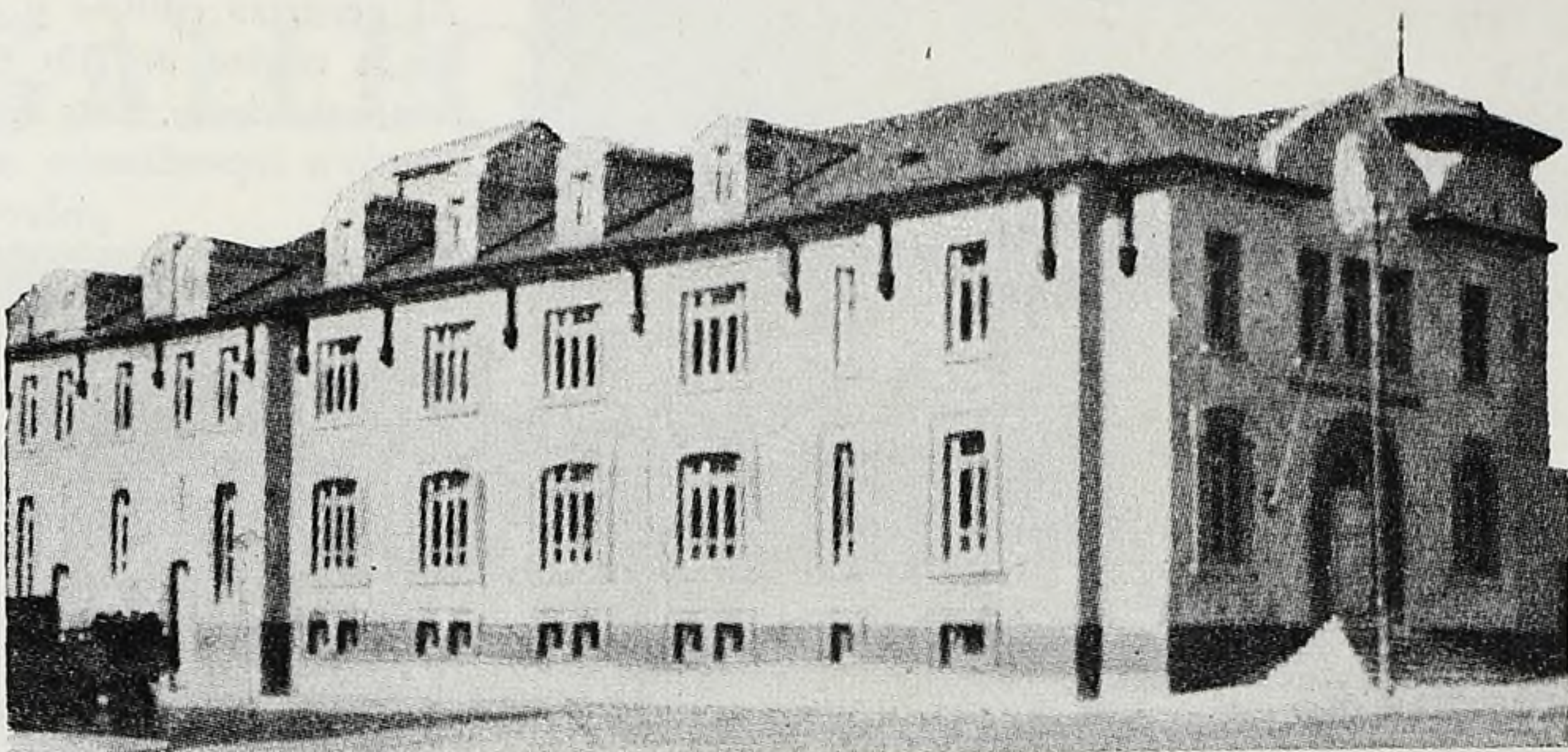
ciudad, al señor Manuel Ferrari, por haber declinado el cargo el doctor Fenton, a causa de que su profesión —apostolado de sacrificio que cumplió con abnegación y denuedo— le obligaba a frecuentes ausencias del pueblo. En 1911 hubo otra elección, resultando electo intendente el doctor Ricardo Usher Blanco y concejales los señores E. Ruthven Hood, Agustín Borgialli, Silvano Picard y David Anderson. El primer juez de paz elegido en Río Gallegos, en 1907, fue el señor Lisandro V. González.

● La primera escuela con que contó la población es del año 1888, por decisión del gobernador Lista. Comenzó a funcionar el 17 de marzo de ese año y su primera directora fue doña María Raggio de Battini, de feliz memoria. La concurrencia de alumnos, muy limitada, porque también la población era exigua, reúne los siguientes nombres: Matilde Noya, Luciano Carrera, Venancio Coronel, Victorio Pezzotto y Basilio Coronel. Con el tiempo se habilitaron otras escuelas del Estado, la de los salesianos y Hermanas de María Auxiliadora y un Instituto de Enseñanza Secundaria que se transformó en Colegio Nacional.

● El telégrafo comenzó a vibrar en Río Gallegos, en conexión con Buenos Aires y las restantes localidades de la costa austral, el 15 de septiembre de 1902, día en que se transmitió el primer telegrama. Con antelación, y por obra de verdaderos quijotes del progreso, tenía el poblado servicio telefónico. Este data de 1898, fundado por don Claudio Imbert y continuado a costa de grandes sacrificios y abnegación por don Silvano Picard. Causará asombro saber que en 1901, por el esfuerzo privado, había comunicaciones telefónicas directas entre Río Gallegos y Punta Arenas.

● El primer Tribunal Letrado que tuvo el Territorio de Santa Cruz se asentó en Río Gallegos, por ley 3767,

Edificio del distrito postal y telegráfico en la calle Roca, en la ciudad capital de la provincia de Santa Cruz.



habilitándose el despacho del juez el 3 de junio de ese año. El primer juez fue el doctor Germán Vidal, de prolongada y provechosa actuación en aquella región, que incluso llegó a gobernar el Territorio.

● La primera institución bancaria con que contó Río Gallegos inició sus actividades el 14 de julio de 1899. Era una sucursal del Banco de Tarapacá y Londres (hoy Banco de Londres y América del Sud) y su primer gerente fue el señor Francisco Campos Torreblanca. El 4 de abril de 1900 abrió sus puertas el Banco de la Nación Argentina, que con la de Río Gallegos inauguraba su primera sucursal patagónica.

● El comercio, naturalmente, había llegado antes que la banca, e incluso antes que el gobierno. Habla la tradición de la factoría de Pedro Urbina, un toldo en el que se mercaban pieles, bebidas, puñales, botas, del que ha quedado una foto descolorida tomada por el italiano Giacomo Bove, cuando iba en tránsito a Tierra del Fuego para ver "de más cerca" el paso de un cometa famoso. Ya fundado el pueblo, los comercios van surgiendo a medida

que aumenta la población y se puebla el campo y las necesidades del consumo crecen. Entre los primeros comercios establecidos se mencionan los de Rodríguez, Valle, Trebino, Antonio Fernández, Juan Pezzotto, Belarmino Menéndez, Woodman y Reedman, etc.

● En materia de sanidad, el primer médico que actuó en Río Gallegos fue el doctor Víctor E. A. Fenton, luego el doctor Facio y más tarde Julio Larrauri. La primera Asistencia Pública se instaló hacia 1914 y fue su director el doctor Julio Ladvoat. El hospital importante y eficiente, con que cuenta la ciudad, se originó en un legado de don José Menéndez.

RIO GALLEGOS ACTUAL

Hemos señalado sin mayor detención ni orden los hechos principales que informan el nucleamiento urbano de Río Gallegos, trozos de su historia gallarda y enorgullecida, en la que participaron vecinos capaces y forjadores. Río Gallegos puede envanecerse de haberlos contado en cantidad y calidad, como puede ponderarse de tener una población enraizada y amorosa del progreso local, cuya acción se manifiesta en obras materiales y culturales, que le acuerdan a la ciudad una fisonomía peculiar y un dinámico avance.

Veamos ahora, para completar el cuadro, a través de algunas cifras estadísticas, el Río Gallegos de hoy, ciudad definitivamente lanzada hacia un destino vigoroso.

Tiene la ciudad una población de 14.069 habitantes, de los que 8.630 son argentinos, y de los extranjeros predominan los chilenos, que son los empleados y obreros que utiliza el comercio y la industria local. La planta urbana tiene 2.900 viviendas, y la construcción de material sólido, con sentido moderno en la arquitectura y el confort, reemplaza rápidamente las viejas construcciones de cinc y madera. Cuenta desde 1928 con aguas corrientes, buen servicio de electricidad, calles asfaltadas. La campaña afluyente está poblada por 1.789.000 cabezas de ganado lanar.

Para el abastecimiento de Río Gallegos se utiliza la vía marítima y el transporte rodado; para el movimiento de pasajeros el avión en gran escala. En el último año llegaron a Río Gallegos, por avión, 18.678 personas y salieron 17.446; por tierra 1.840 y 1.790 y por mar 303 y 327, respectivamente.

El movimiento de correspondencia indica la dinámica local. Entraron en el último año 1.288.227 piezas.

Cuenta con un comercio que opera un volumen extraordinario. Hay 42 almacenes, 69 alojamientos (hoteles, pensiones, restaurantes), 29 tiendas, 28 bazares, 17 talleres mecánicos, 10 carpinterías, 10 carnicerías, 10 peluquerías. Suman, en total, 350 las empresas comerciales de distinto tipo.

La calle más comercial es Roca, con 106 negocios, siguiéndole Zapiola con 24, Sarmiento 21 y San Martín 15.

Posee Río Gallegos una activa vida portuaria, con el arribo frecuente de naves de cabotaje y caponeros del exterior. En el último año se movieron en su puerto 179.500 toneladas, de las cuales llegaron 69.000 y salieron 110.500.

Bibliotecas, entidades sociales, mutuales, recreativas y deportivas, periodismo cotidiano, broadcasting, museo, escuelas, forman el conjunto cultural más ostensible de la ciudad.



LA EXPOSICION RURAL DE TRELEW

Una importante jornada ganadera se ha cumplido en Trelew con la exposición organizada por la Sociedad Rural Valle del Chubut, en la que compitieron las principales cabañas que prosperan en esa región y otras de zonas más distantes. Fue un torneo de calidad Merino Australiano, que contó con la actuación como jurado del director de Lanas y Ovinos del Ministerio de Agricultura, doctor Antonio López Arias y el ganadero de Esquel, señor Ricardo Berwin, asistidos por los médicos veterinarios Cagnolatti y Laporte.

En el acto inaugural de la muestra usaron de la palabra el presidente de la entidad organizadora, señor Pedro Meschio y el subsecretario provincial de Economía, señor Osvaldo Alvarez.

Los expositores y sus familias participaron de una fiesta muy interesante en la que se eligió Reina de la Lana a la señorita Haydée Cecilia Martínez Orive. También los expositores, miembros del jurado y dirigentes de la Sociedad Rural, fueron obsequiados con un vino de honor por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, en el mismo local de exposiciones.

Durante el acto de inauguración, el gobierno provincial anunció la próxima entrega de nuevos títulos de propiedad de tierras fiscales a sus ocupantes, medida que beneficia a los siguientes pobladores:

Ana Altamiranda Vda. de Idiarte, de la Península Valdéz; Luis Antonio Jáuregui y otros del departamento Biedma; Carlos A. Casares, departamento Tehuelches; Francisco Baltuska y Benito Clemente Cid, ambos en el ensanche sur de Colonia Sarmiento; Manuel Betelu, departamento Biedma; Saturnino Benavidez, ensanche norte de Colonia Sarmiento; sucesores de Cayetano Michague, Antonio Barrera y Francisca Medina de Altamiranda, todos de la Península Valdéz; Carlos A. Pagani de la colonia Florentino Ameghino y José María Estanislao Narvaiza, del departamento Río Senguer.

VEREDICTO Y VENTAS

Brete N° 19: gran campeón puro de pedigree, campeón carnero, del señor Juan Arbeletche, vendido en \$ 80.000 al Sr. Leandro N. Miche.

Brete N° 13: reservado de gran campeón puro de pedigree, reservado de campeón carnero, del Sr. Román Ori-

ve, vendido en \$ 60.000 al Sr. Vicente Martino.

Brete N° 4: 1ª mención carnero de pedigree, del Sr. Jaime García Camacho, vendido en \$ 40.000, al Sr. Rufino Martín.

Brete N° 20: Carnero p.d.p. del Sr. Arbeletche, vendido en \$ 30.000 al Sr. Vicente Martino.

Brete N° 21: Carnero p.d.p. del Sr. Arbeletche, vendido en \$ 30.000 al Sr. Samuel Walker.

Brete N° 25: Carnero p.d.p. de C. y M. González, vendido en \$ 40.000 al Sr. Manuel Walker.

Brete N° 3: Carnero p.d.p., 3er. premio, del Sr. Jaime García Camacho, vendido en \$ 30.000, al Sr. Vicente Martino.

Brete N° 28: Campeón borrego p.d.p. del Sr. Román Orive, vendido en \$ 30.000, al Sr. Antonio Barrera.

Brete N° 40: Carnero p.d.p. del Sr. Arbeletche, vendido en \$ 35.000, al Sr. Isidro Canto.

Brete N° 33: Carnero p.p.c. del Sr. Román Orive, vendido en \$ 19.000, al Sr. Antonio Barrera.

Brete N° 29: Carnero p.p.c., del Sr. San Cristóbal, vendido en \$ 10.500, al Sr. Antonio Barrera.

Brete N° 30: Carnero p.p.c. del Sr. San Cristóbal, vendido en \$ 12.000, al Sr. Oscar Alemán.

Brete N° 31: Carnero p.p.c., del Sr. San Cristóbal, vendido en \$ 10.000, al señor Oscar Alemán.

Reproductores a Campo

Lote N° 109: Lote campeón carneros a campo, del Sr. Roberto Mac Burney, vendido en \$ 15.000, al señor Justino Conrad.

Lote N° 107: Tercer premio carneros a campo, del Sr. Ricardo J. Berwyn, vendido en \$ 40.000 al Sr. Vicente Martino.

Lote N° 108: Lote campeón ovejas p.d.p., a campo, de "La Maciega", vendido en \$ 15.000, al Sr. Federico Zahn.

Lotes 110 y 111: Carneros a campo de "La Maciega", vendidos en pesos 15.000, al Sr. E. Montes.

El total de las ventas ascendió a 511.000 pesos.

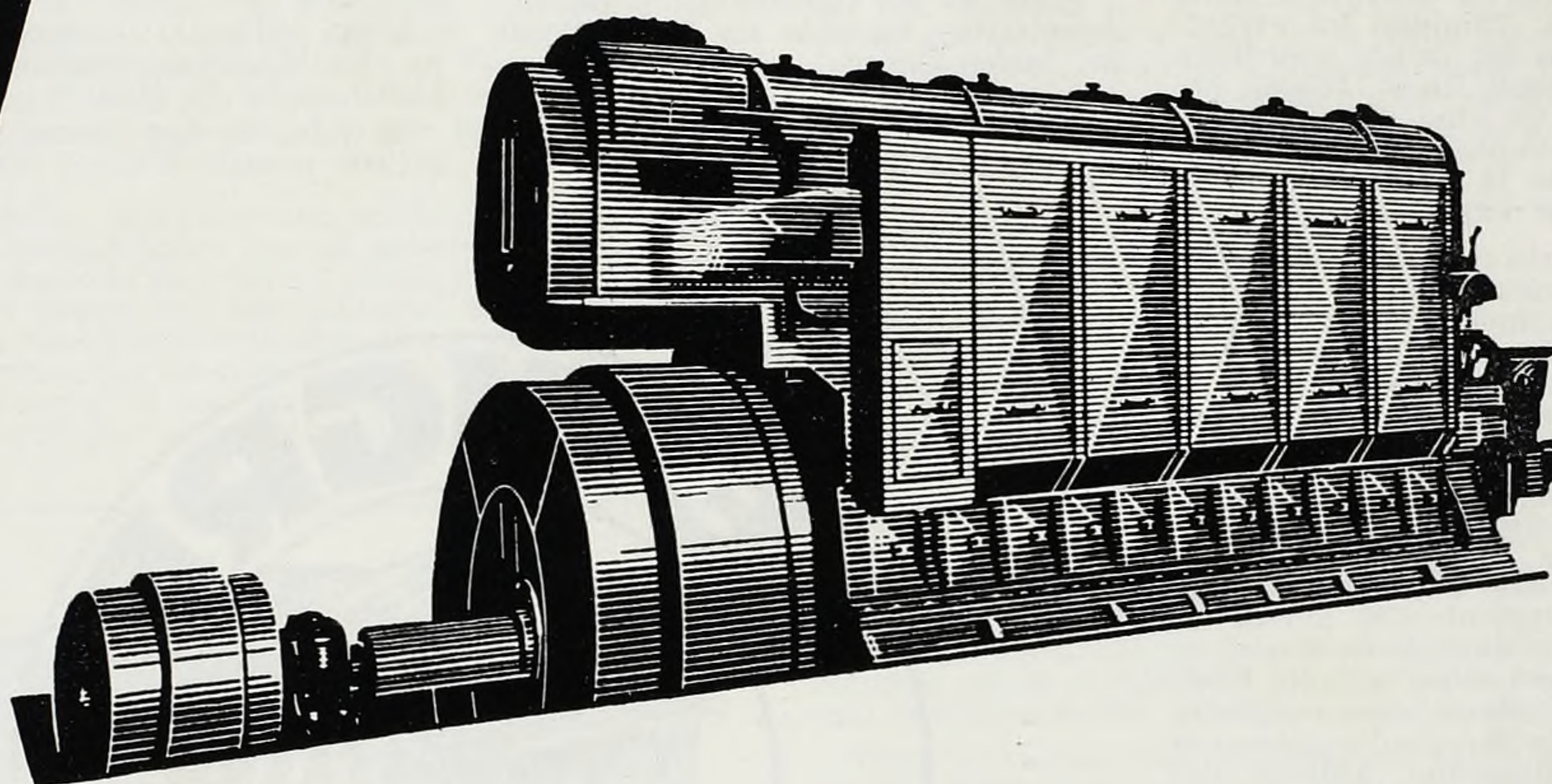


CINZANO

FAIRBANKS-MORSE

MODELO 38 P-O DIESEL

más potencia, menos espacio, costo menor



Este nuevo modelo de Pistones Opuestos presenta características inigualables en motores diesel de 300 a 3600 H.P. de rendimiento. 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, requieren para su instalación menor gasto en espacio y fundaciones.

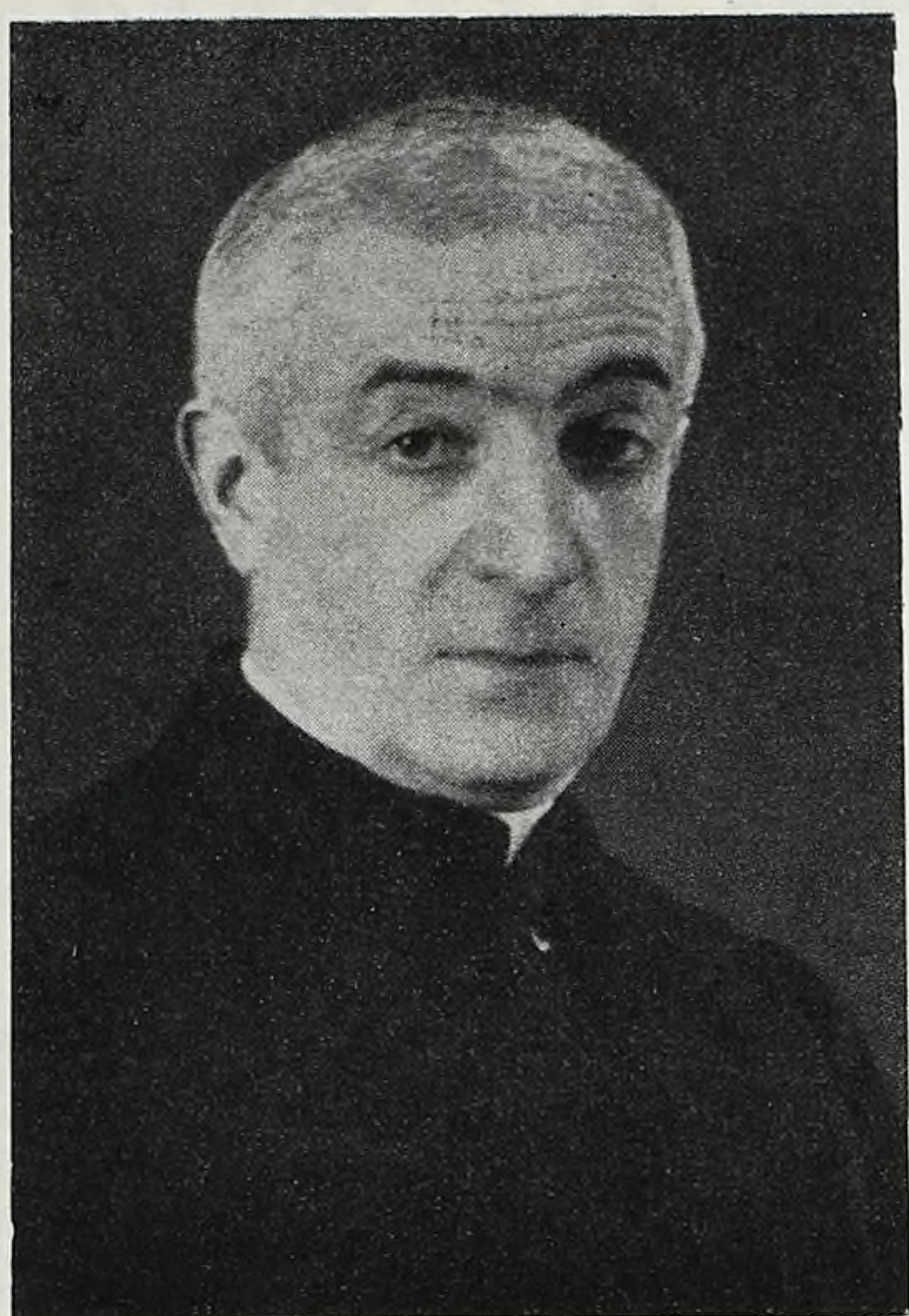
Mas de ocho millones de H.P. instalados en todo tipo de servicios —estacionarios, marinos y aplicaciones portables— demuestran la aceptación mundial de este motor diesel Fairbanks Morse.

Representante exclusivo en la República Argentina
SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

Diagonal Norte 543

T. E. 33-0503/9

Buenos Aires



ALBERTO

M. de

AGOSTINI

Explorador y geógrafo de la Patagonia

TREINTA años en Tierra del Fuego", "Andes patagónicos", "El cerro Lanin y sus alrededores", "Nahuel Huapi", "Guía turística de los lagos australes argentinos y Tierra del Fuego", "Esfinges de hielo", son algunos de los diversos títulos de las obras publicadas por el sacerdote salesiano Alberto M. de Agostini, distinguido explorador y geógrafo de la Patagonia, que acaba de fallecer en Turín a los 77 años de edad. Su obra escrita y fotográfica —su último libro, "Magallanes", nos acaba de llegar con amable dedicatoria escrita por el autor de puño y letra poco antes de su deceso— han sido el resultado documental de casi medio siglo de intrépidas excursiones por las regiones australes, escenarios, en algunos casos, que fueron sus plantas los primeros en hollar y sus ojos los primeros en gustar las magníficas y hasta entonces escondidas bellezas que divulgó con la maestría de una prosa cautivante y la sensibilidad de un espíritu delicado, que sabía como fundirse en la cámara fotográfica para sacar el máximo partido de cada enfoque. Esas obras escritas y fotográficas han vinculado para siempre su nombre al extremo meridional de América, incorporándolo al selecto grupo de nombres preclaros como los de Piedrabuena, Moreno, Moyano, Lista, que tanto hicieron para develar lo ignoto de aquellas latitudes y difundir las posibilidades de su poblamiento. Los primeros mapas fueguinos llevan, precisamente, la firma del sacerdote salesiano ahora desaparecido.

Oriundo de Pollone, pequeña localidad ubicada al pie de los Alpes itálicos, desde temprana edad se aficionó a la naturaleza y a los deportes de montaña. Ordenado sacerdote en la Orden de San Francisco de Sales, fue dirigido a nuestro país en 1910 y poco después tomó contacto con la Patagonia, que sería desde entonces el gran escenario de sus provechosas andanzas. Exploró científicamente la Tierra del Fuego, fue el primer explorador que cruzó la cadena montañosa que une al Atlántico con el Pacífico en 1932, realizó estudios geográficos, geológicos, cartográficos, dió nombre a montañas nunca exploradas, hizo flamear la bandera argentina, junto a la de su patria original, Italia, en zonas que integraban

la geografía nacional como un misterio subrayado en negro.

En 1913 organizó, junto con el explorador y glaciólogo italiano De Gasperi su primera expedición, destinada al escalamiento del monte Sarmiento y al reconocimiento de la zona circundante. Descubrió, al este de ese pico, un brazo de mar que lleva actualmente su nombre, aunque él lo bautizó con el del cronista del viaje de Magallanes, Pigafetta. A esta primera expedición siguieron varias otras, tal como de Agostini las describió en su libro "Mis viajes por la Tierra del Fuego", obra traducida a varios idiomas. Realizó estos viajes entre 1914 y 1920, y escaló los montes Buckland, Italia y Olivia, y efectuó asimismo reconocimientos en vastas áreas de la cordillera Darwin. Entre 1922 y 1946 se dedicó a la exploración de montañas y glaciares de la cordillera patagónica. En 1931 escaló el cerro Cono, donde fijó una bandera argentina, y en 1936 efectuó difíciles y riesgosas ascensiones de varios picos al norte del Fitz Roy, a uno de los cuales, totalmente desconocido hasta ese entonces, dio el nombre de Don Bosco y colocó en él —a una altura de 3.400 metros— una imagen de María Auxiliadora.

Sobre sus experiencias y emociones escribió muchas veces en ARGENTINA AUSTRAL, que lo contó entre sus distinguidos colaboradores, encargándose espontáneamente y con verdadero entusiasmo de hacer conocer la obra que realizamos, desde 1929, en los principales centros de estudio de Italia. Hace muy poco tiempo, en 1957, su avanzada edad —nació en 1883 y ha fallecido a los 77 años— no le impidió colaborar en la forma decidida, intrépida y eficaz de siempre, con la expedición del doctor Guido Monzino, que proyectaba escalar el Paine y cuyos miembros treparon el Monte Italia.

En su larga actividad, tan ligada a la geografía argentina, el padre de Agostini puso osadía y entusiasmo de explorador y deportista y una profunda fe de iluminado. Esa simbiosis de dinámica física e intelectual, que caracterizó su vida y su obra, ha sido otra de las fecundas aportaciones que los misioneros de Don Bosco llevan realizadas en favor de la Patagonia.

Esquel. Domingo. Hora 14.

Tarde apacible y templada; pero ya hay nieve en algunos de los montes cercanos.

Miguelito ordena el pasaje desde la puerta del ómnibus:

—Usted acá; usted allí; pase atrás...

Los pasajeros miran a Miguelito y toman asiento. Nadie alega nada.

Dos mozas se han plantado en la vereda de enfrente, esperando que el empresario del ómnibus se dé vuelta para entregarle una carta. Ambas son petisonas y anchas, de aire tímido, definitivamente araucanas. No miran al ómnibus, sospechando que son examinadas.

Un paisanito descubre su sencillez y rijosidad. ¡Tenía que ser así! La más chica, dice, déjenmela para mí.

El pasaje sonríe.

Partimos.

¡Qué bueno es viajar!

El arroyo Esquel, que se desliza mansamente por el guijarral; los cuarteles militares, cubiertos de árboles; el cementerio; Valle Chico, tras uno de los altos cerros del pueblo... Tales son las primeras visiones del camino, esta serpentina que baja y sube con frecuencia, retorciéndose para bordear el valle o la sierra, seguir la línea de chacras, cruzar los rieles fe-

EN OMNIBUS DE

Por R. Gorraiz Belouqui

rrovianos y hundirse en la fabulosa extensión territorial.

¡Qué interesante sucesión de cuadros!

¡Qué bueno es viajar!

Detención en el valle del Arroyo Pescado

Hemos hecho unas cuantas leguas. El ómnibus se detiene para que baje un pasajero. El conductor le entrega el equipaje y vuelve al volante.

—¿Dónde estamos, señor Miguelito?

—En Arroyo Pescado.

Seguimos.

¡Qué rincón más inesperado y atractivo! La masa de árboles es un paisaje otoñal, un cuadro encantador, digno del pincel de un artista.

El valle es estrecho, pero muy lleno de vida y color. Después de tantas montañas desnudas y resacas, esto es casi un sueño. Aquí hay cultivos, hay caballos y vacas, se ven avutardas y pájaros. Esto tiene la apariencia de un verdadero oasis.

El agua se mueve y se desparrama por un juncal alto y tupido, como para una estampa de los Molina Campos; y nuevamente convertida en arroyo, es fácil seguir su curso, pues está indicado por una masa serpenteante de árboles, una sucesión de sauces nativos y ornamentales.

Vista del Gualjaina y la Pampa de Alafe

Jira el coche por un camino ascendente y sinuoso. Tras un rodeo de la montaña, aparece el Gualjaina, tributario del Chubut, que puede verse a fondo desde el puente. Corre por un valle ancho, bifurcándose y formando isletas. Util sería represarlos.

Tras el Gualjaina y una marcha en ascenso, la llanura interminable y solitaria. Neneos, coirones, una que otra zarza. Los ojos no descubren otra vegetación.

El mojón itinerario indica que viajamos a más de dos mil kilómetros de Buenos Aires, vía Trelew. El coche absorbe el camino con fruición, convirtiendo los guijarros en proyectiles contra sí mismo, a veces con tal violencia que se llega a temer por su suerte.

Ni un guanaco en la llanura, ni un avestruz, antes fauna natural y abundante de todos estos parajes. Ni un jinete tampoco. Ahora, de vez en cuando, pequeños hatos de ovejas, que huyen al paso del coche. Esto es cuanto se ve.

A lo lejos, la atmósfera se azula; y los cordones orográficos, sin grandes relieves, parecen un límite misterioso e inalcanzable.

BANCO DE GALICIA

Y



BUENOS AIRES

FUNDADO EN 1905
CON 25 FILIALES

OFRECE SUS SERVICIOS

DE

CAJA DE AHORROS

5 %

Cangallo 415 / 29

T. E. 46 - 0271 / 81

ESQUEL

A

TRELEW

—¿Cómo se llama esto?— le pregunto al vecino.

—¿Nunca ha andado por acá? Pampa de Alafe— me responde.

Naturaleza y obras de algunas localidades

Las Salinas... Languiño... Cajón de Ginepra... El Pajarito... Estaciones del omnibus, donde Miguelito es esperado y tratado con afecto familiar. ¡Karo es el hombre o la mujer que no tenga que hablarle algo!

La naturaleza de Las Salinas es tal, que hasta el gobernante mas aspero e irritable seria capaz de vacilar antes de elegirla e imponerla como sitio de destierro; y unas habitaciones de adobe, ya viejas y jamas blanqueadas, bohicne, desde luego, mas media docena de tamariscos en el palenque, es toda la obra del hombre desde su ocupación, hace ya décadas. Si hay un paraje desolado en la travesia, ese es Las Salinas.

Languiño es un embrión de pueblo. Esta sobre el kilómetro 1979. Consta de una docena de casas, todas de apariencia comoda y espaciosa. Hay juzgado de paz, escuela pública, comisaría. Un joven desciende contento y expansivo. Va a tomar posesión del comercio que ha comprado. La naturaleza no será un eden, pero es buena la perspectiva de reunir dinero. Ciertas piedras de los techos están diciendole que en Languiño hay que cuidarse del viento.

Lejos, ocultas en las quebradas, no han de faltar estancias. Sin embargo, desde el camino todo parece soledad, silencio, infinitud. Se diría que es posible mirar alrededor sin conmoverse y abismarse. Así, el vuelo quebrado de unos chorlos, una punta de ovejas, las evoluciones de la golondrina, el paso de un camión o la presencia de un flamenco en las aguas de un charco; si, cualquiera de estas cosas alegres, las vemos como algo atrayente, son un motivo de reflexión, probándonos que la soledad es aparente y que la vida impera en el contorno.

Descanso en La Herrería. Composición del pueblo

Hora 20.30. Paraje: La Herrería, en el departamento Paso de Indios.

—Aquí descansaremos, señores— advierte el conductor, más por espíritu reglamentario que por necesidad, pues esto ya lo sabe el pasaje.

Estamos como a 300 kilómetros de Esquel, y bastante más de Trelew. El río epónimo de la provincia no está lejos, sino a 17 kilómetros solamente.

La luz eléctrica, suministrada por



Miguelito, el veterano transportista que une la costa con la cordillera, en un viaje redondo de 1.350 kilómetros.

el grupo electrógeno del Hospital, potente y bien atendido, ilumina la calle, proclamando la civilización del lugar y realizándolo.

Contemplo el cielo estrellado. En el este está en ascenso el mayor de los planetas, sereno, amarillento y resplandeciente.

El oficial de policía, que ha asistido a la llegada del omnibus, me hace un sumario del estado del pueblo.

—Esto, me dice, está mensurado. Se compone de 27 casas. Está este hotel, este almacén, la comisaría, el hospital, el juzgado y la escuela. Es un pueblo que marcha. La comisaría es una jurisdicción de 900 leguas; no termina nunca. La escuela es grande y tiene como 40 alumnos, la mayoría internos. Lamento que no se halle en el pueblo el comisario.

—Gracias, oficial; a sus órdenes.

Un camionero que busca el mejor camino

Un camionero italiano, joven, trata de arreglar una cubierta, trabajo pesado después de un día de marcha. Se halla de rodillas, al pie del camión. Su compañera, vistiendo pantalón, está a su lado, acompañándolo en la faena, a veces con la linterna.

—Menos mal que su compañera es animosa— le digo.

—¿Hay que trabajar!— opina el hombre.

—¿Para Buenos Aires?

—Sí.

—¿Mucha carga?

—No; catorce mil kilos; la lana hace mucho bulto... No sé cómo me ha roto esta cubierta.

—¿No le gusta el camino de Ingeniero Jacobacci?

—Por allí vine. Tiene partes feas. Voy a probar este otro.

A las 21 continuaba trabajando el camionero; y no eran las 6 cuando ya su motor estaba en marcha, haciendo resonar el hotel. El transporte es exigente.

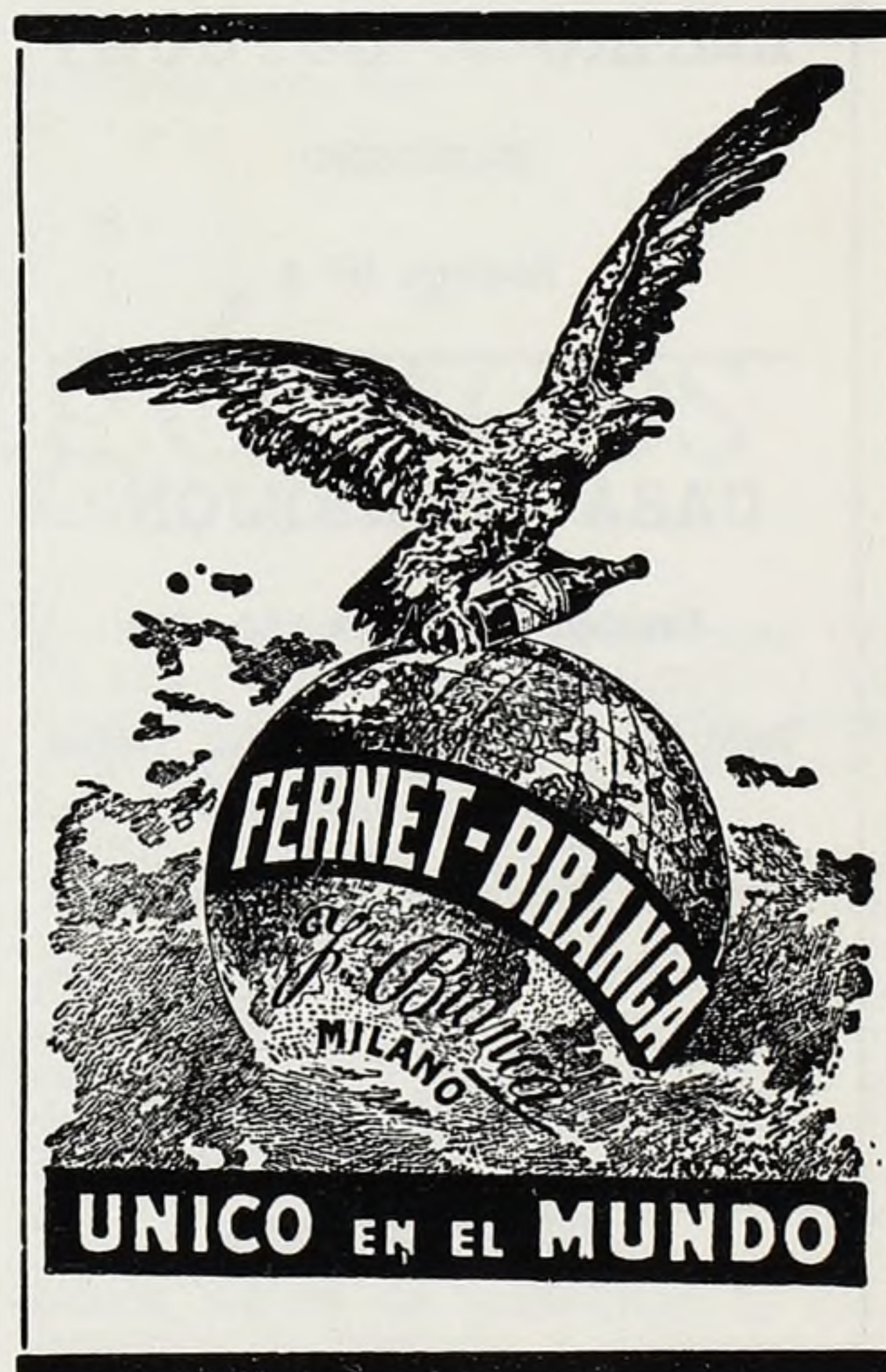
Evocación de los tiempos heroicos de la Patagonia

En la mesa oval y céntrica cenan varios veteranos de la Patagonia, gente que ha hecho de todo. Su imaginación se enciende y chisporrotea recordando tiempos viejos.

Entonces, teniendo suerte, se tardaba un mes para subir de Trelew a la Cordillera. Se iba en chatas, bordeando el Chubut; y cada chata con 6 mulas. Algunos iban a caballo.

Luego vinieron unos autos y unos camiones de leyenda, capaces de atormentar y rendir al más bravo. Nunca se estaba seguro con ellos. Y los caminos, naturalmente, daban miedo.

El vicecónsul Gianone, de Trelew, tuvo un éxito rotundo y ruidoso. Sale un día de su sede consular, después de prepararse como para un viaje alrededor del mundo y de recibir los saludos y augurios de sus relaciones; y a los 5 días, marchando a toda ho-



ra, cómo se lo había propuesto, arriba-
ba a Buenos Aires. ¡Casi nada! Esta
proeza automovilística mereció un
suelto admirativo y entusiástico del
diario "Crítica".

Breves datos de la vida de Miguelito

El hotelero ha dado una sucesión de
golpes de puño en las puertas para
que se despierten y se yergan los pa-
sajeros. Se viene la aurora y hay que
reanudar la marcha.

Vuelvo a contemplar el cielo. Don-
de anoche brillaba Júpiter, ahora bri-
lla el Lucero, a la derecha de la luna,
casi en línea horizontal. Espectáculo
maravilloso, que luego se vuelve a ver
desde el asiento del ómnibus.

Mientras prepara el café, el hotelero
me informa:

—Miguelito es muy querido. Usted
lo habrá notado. Todo el mundo es su
amigo. Hace 30 años que anda en la
huella. Primero tenía un camioncito;
después, un auto para dos o tres per-
sonas y algunos bultos; y desde hace
10 años realiza un viaje semanal con
el ómnibus. Se llama Miguel Pachol-
cyszyn. Su nombre está en el cartel
de la carrera. Como era tan joven
cuando comenzó, todos preferían lla-
marle Miguelito, y se le sigue llaman-
do así. No es argentino, sino polaco;
pero creo que está en el Chubut desde
la infancia.

Según esto, Miguelito ha efectuado,
en los últimos 10 años, un recorrido

equivalente a más de 17 (17,27) revolu-
ciones alrededor de la Tierra, pasan-
do por los polos (Esquel-Trelew, via-
je redondo, 1330 kilómetros), lo cual
no es moco de pavo. Y a esta marcha
excepcional hay que agregarle todavía
nada menos que el kilometraje del pe-
ríodo vicinal anterior, que debe repre-
sentar otras varias revoluciones.

Alabemos, pues, la perseverancia, el
servicio y la paciencia de don Miguel
Pacholcyszyn.

El hotelero me completa también
los datos del oficial de policía. Es un
hombre diligente, cordial y para el car-
go. La Herrería tiene ya su estación
ineteorológica, y pronto va a quedar
habilitada la estación de radiocomuni-
caciones; y no falta mucho para que
de listo el tramo de la ruta troncal
que bordeará el río Chubut, a fin de
acortarla, tarea de Vialidad Nacional.

La Herrería, dice este vecino, es el
centro geográfico del Chubut y hay
que tenerla en cuenta. Hasta el tran-
sito Esquel-Comodoro Rivadavia ten-
dra que pasar por ella.

Vista panorámica de un largo trayecto

Las Horquetas... El Sombrero...
Sierra Negra... La misma natura-
leza en todas partes; el mismo tipo
de vivienda; igual vegetación arbus-
tiva y xerofita; sin variantes el pano-
rama. No se ven cultivos ni árboles.
Hacia el kilómetro 1730, y aun antes,
se advierten rocas y cerros de un tin-
te rojo, y en partes es también de ese
color la ruta.

La parada en Las Horquetas es
mayor que la normal, por tenerse
que reparar un desperfecto del ve-
hículo.

Sobre el faldeo inmediato, la ma-
jada de chivos, la primera que ve-
mos, comienza a moverse y despere-
zarse. Contrasta su blancura con el
fondo de la sierra, aun en sombra.
Tras ella viene alzándose el sol.

Me entretengo caminando. Los ma-
nantiales próximos, ciertos núcleos y
tasquiles de cuarzo, y una minúscula
punta de flecha, me dicen que el abo-
rigen supo detenerse y trabajar en
este paraje.

Cerca de El Sombrero cruza el ca-
mino la primera y única yunta de cha-
ras del trayecto, y corren varias mar-
tinetas; pero para ver unos guanacos,
tres, nada más, es preciso esperar lar-
go rato aun, es decir hasta más allá
de Bajo Las Plumas. Evidentemente,
los guanacos, antes tan copiosos, hoy
son raros en la Patagonia, acaso tan-
to o más que los propios aborígenes.

—Todo está muy despoblado de ani-
males, me dice una pobladora, persó-
na humilde, que viaja para ver a su
esposo, enfermo en Rawson, o tal vez
procesado.

El salón comercial de El Sombrero
tiene una particularidad: se halla cu-
bierto de láminas y fotográficos de-
portivos, principalmente rutbolísticos.
Debe reflejar el alma del dueño o del
dependiente.

Escenas y emociones

¡Atención! ¡Despacio! — previene el
letrero del camino; y el ómnibus co-
mienza a descender cuidadosamente,
hamacándose por una larga serie de
curvas sin guardacantones y de todo
tamaño, hasta desembocar en el valle,
o la planicie, mejor dicho, donde rea-
nuda su velocidad ordinaria.

A la izquierda, luego de algunos ki-
lómetros, una tapera, no la única del
trayecto; muros destechados; restos
de una historia.

—Yo conocí a este poblador, refiere
alguien; era un padentrano, creo que
de La Pampa; muy buena persona.
Enfermo de cáncer, se fue a Buenos
Aires. Comprendía su situación. Allí
se suicidó. Muerto él, la estancia se
deshizo. Ha dejado familia.

Cueros en el mojinete; camiones
con lana; muchos tanques de nafta;
pocos árboles y raquíticos; piedras
en los techos... Así es el toporoma
de Sierra Negra. Se trata, ciertamen-
te, de una típica población comercial
de la campana chubutense, y casi po-
dría decirse de la Patagonia en gene-
ral. Breves diligencias, un trago... y
adelante.

El poblador, modesto gaucho, que
ha llegado a la ruta a caballo, habla
con Miguelito para que le lleve la hija
a Trelew, niña de unos 9 años, que
la ha traído en la anca. Al mismo
tiempo le entrega una valija. Aparen-
temente, la niña está de acuerdo y
tranquila. Sin embargo, no es así. En
cuanto se le pide que suba, rompe a
llorar y se rebela.

—¡No, papito! ¡Yo no quiero ir!—
grita la criatura, pegando media vuel-
ta y con la intención de correr hasta
el caballo.

Hubo que dejarla. No sólo fue inútil
la palabra paterna, sino también la
mediación de una de las pasajeras.

Entre Bajo Las Plumas y la ciudad de Trelew

Son más de las 13. Hace 23 horas
que salimos de Esquel. Se almuerza
en Bajo Las Plumas, localidad ribere-
ña del Chubut, estación también del
otro ómnibus de la travesía, correo
oficial, presente en ese momento, de
viaje al oeste, habiendo salido tem-
prano de Trelew.

Ya por el kilómetro 1685 se descu-
bre el curso del río, por los sauces y
alamos que lo adornan, cuyas copas
sobrepasan el nivel de las tierras de
sus orillas. El descubrimiento es ale-
grador.

El poblado de Bajo Las Plumas se
halla como a 200 kilómetros de Tre-
lew. Lo forman una docena de edifi-
cios, dos de ellos comerciales. Sus es-
tablecimientos públicos son la escuela,
la comisaría y el juzgado, todos de
largas décadas. Hay piano del pueblo,
de modo que lo que nace falta es po-
blario. El sitio es resguardado y agra-
dable.

Hacia el este, a corta distancia, es-
tá Alto Las Plumas, terminus del fe-
rrocarril del valle, vía de trocha an-
gosta, iniciada en Puerto Madryn en
1886.

El coche se apresura y se aleja del
río por largo rato. Luego retorna a
su lado. A lo lejos se divisa la barda
sud del valle, caracterizada por su al-
tura y sus fajas de tierra blancuzca.

Dolavon... Gaiman... Los cana-
les... En lugar de frío, calor; tras la
tierra reseca y el zarzal indígena, la
tierra fecunda y húmeda, el campo
arbolado, un amplio panorama de tra-
bajo y verdor.

Automóviles, charrets y camiones
que van y vienen; movimiento huma-
no. Esto es otro mundo. Estamos en
el valle inferior del Chubut; y para
justipreciarlo y agradecerlo, nada me-
jor que atravesar las zonas susodi-
chas. El contraste es importante.

A las 18.30 en punto, éramos varios
los pasajeros a quienes Miguelito de-
jaba frente a la estación ferroviaria de
Trelew, donde teníamos que tomar
transporte para Madryn o Rawson.

Trelew aturde con su civilización.
—¡Hasta pronto, Miguelito! ¡Muchas
gracias! ¡Salud!

Comodoro Rivadavia

ROQUE GONZALEZ

JUAN M. ALTUNA

Escribanos

Registro de Contratos Públicos Nº 2
Comodoro Rivadavia

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

Una grúa para el puerto de Río Grande



Con sobresalientes resultados ha sido incorporada al puerto de Río Grande, Tierra del Fuego, una poderosa grúa marca FAMAG, de industria nacional, adquirida por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia para mejorar las condiciones operativas en aquel lugar, hacia el que afluyen con regularidad sus buques cargueros. Esta grúa ha sido construida por Talleres Metalúrgicos Famag S. A. empresa que destaca sobresalientes condiciones y honra a la industria argentina en la fabricación de equipos-grúas, excavadoras, drag-lines, zanjadoras, etc. En la fotografía se reproduce el instante en que el buque-motor "Atlántico", de la empresa adquirente, carga la grúa en el puerto metropolitano para conducirla a Tierra del Fuego.

Los puertos Patagónicos

Al poner en posesión de su cargo al nuevo subsecretario de Obras Públicas de la Nación, ingeniero Luis Garzo, el titular de ese Ministerio, ingeniero Pascual Palazzo, dio a conocer a grandes rasgos la acción que desarrolla la secretaría aludida y, dentro de otras referencias no menos interesantes, hay una que destaca un directo interés para las regiones costeras de la Patagonia, que transcribimos:

"Un convenio con la secretaría del transporte, en preparación, hará posible realizaciones portuarias en nuestro extenso litoral patagónico. El desarrollo de la Patagonia no debe ser dificultado por la carencia

de puertos y de vías de comunicación.

"Nada falta a la Patagonia en concepto de recursos naturales.

"Potencialmente todo lo tiene, hasta el agua, no en forma de lluvia, sino como embalses naturales, ya que lo son la corona de lagos que se extiende de sur a norte, a lo largo de la cordillera; se ha dado impulso a las explotaciones petroleras, del gas y del carbón; se iniciará la de hierro, para continuar más tarde con la de otros minerales; con el riego, la producción de energía hidroeléctrica y la navegación interior.

"Pero, para que ese desarrollo sea

posible, es previo y urgente una buena red de vías de comunicación; vías longitudinales y transversales deben converger a puertos del Atlántico, hoy prácticamente inexistentes.

"Sin ellas, las enormes distancias de transporte harán las explotaciones antieconómicas, es decir, buen número de ellas permanecerán en el estado de aspiraciones. Esta zona es muy grande y las posibilidades de desarrollo extraordinarias, por lo que la atención preferente de la secretaría a mi cargo, así como también del ministerio de Obras y Servicios Públicos, habrá de posibilitar la construcción de caminos y de puertos".

ESTUDIO DEL SUBSUELO EN SAN ANTONIO

Las obras ejecutadas en el aeródromo de la localidad de San Antonio Oeste y en el Gran Bajo del Gualicho (Gran Bajo del Diablo), en la provincia de Río Negro, tuvieron como fundamento el estudio del subsuelo para determinar la existencia y características de napas de agua.

La zona mencionada carece por completo de recursos hídricos, debiéndose transportar el agua del arroyo Valcheta, desde un punto ubicado aproximadamente a cien kilómetros de la población de San Antonio Oeste, utilizando el ferrocarril, única posibilidad existente al presente para abastecer el consumo humano en ese excelente puerto natural.

Este detalle, profundamente significativo, proporciona una clara idea del problema vital que significa la carencia de agua para el desarrollo de la región, inconveniente acentuado por la escasez de precipitaciones pluviales, factor que, a su vez, es causa de una vegetación uniforme y xerófila y un paisaje árido y monótono.

Por las razones apuntadas y con la intención de agotar los medios para conocer en forma precisa las condiciones hidrogeológicas en la zona del aeródromo de San Antonio Oeste, la Dirección General de Infraestructura de Aeronáutica, por intermedio del Departamento Obras y Mantenimiento, dispuso el traslado hasta esa localidad del equipo perforador Nro. 3, que terminaba de ejecutar con éxito una perforación en el aeródromo de Trelew, Chubut.

PERFORACION AERODROMO SAN ANTONIO O.

Obra: la perforación tiene una profundidad total de 104 metros y fue realizada con un diámetro de 7 7/8" y posteriormente ensanchada hasta los 63 metros a 9 1/2

y hasta los 32 metros a 15". Con el propósito de efectuar los ensayos correspondientes a la segunda capa alumbrada, se entubaron los primeros 32 metros de la perforación con caño camisa de 6", cañería recuperada al constatarse la mala calidad de esa capa. La perforación fue suspendida a la profundidad mencionada por haberse llegado a los 101 metros del basamento cristalino.

GEOLOGIA DEL SUBSUELO

Los elementos litológicos que componen la geología de la región estudiada son los siguientes, de abajo hacia arriba:

- 104-101 m: basamento,
- 101- 95 m: conglomerado,
- 95- 87 m: toba cinerítica con rodados,
- 87- 81 m: arenisca friable con lentes de rodados,
- 81- 75 m: toba cinerítica con rodados,
- 75- 63 m: toba cinerítica con lentes de rodados y capitas de arenisca friable,
- 63- 61 m: toba arcillosa,
- 61- 51 m: toba cinerítica de color verde, concreciones limoníticas y rodados,
- 51- 41 m: arenisca friable con lentes de rodados,
- 41- 39 m: toba cinerítica con escasos rodados,
- 39- 35 m: rodados,
- 35- 31 m: toba cinerítica verdosa con lentes de rodados,
- 31-0,00 m: grava y rodados.

CAPAS DE AGUA

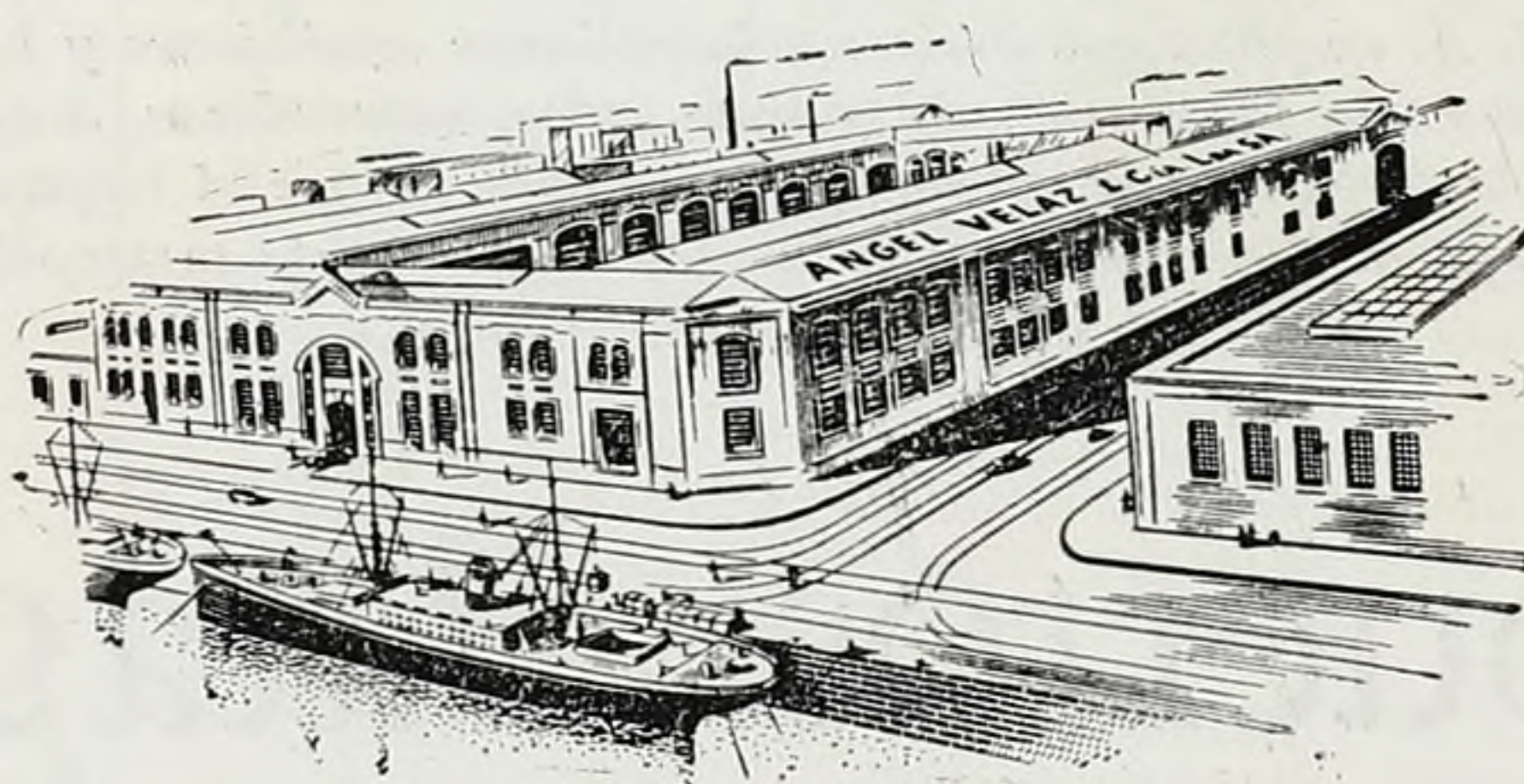
1ra. capa: a los 13 metros de profundidad, contenida en

Angel Velaz & Cia. Lda.

CONSIGNATARIOS

Desde 1896 al servicio del productor rural

BARRACA PROPIA



PEDRO DE MENDOZA
y MONTES DE OCA

LANAS Y CUEROS
FRUTOS DEL PAIS

Representante general en la Patagonia: Sr. ENRIQUE GARCIA JAUNSARAS - Puerto Deseado

AGENTES

En Puerto Madryn AURELIO GARAGARZA
" Camarones ARSINOE MALATTO
" Trelew DENIS CARR-ROLLITT
" Esquel BEATOBE HNOS. Y CIA.
" C. Rivadavia GIL ALVAREZ E HIJOS S.R.L.
" Las Heras RODRIGO FERNANDEZ & Cía.
" San Julián JULIO ALOYZ
" Santa Cruz H. W. C. ROLLITT & Cía. S.R.L.
" Río Gallegos JUAN LIEGEOIS

OFICINAS:

SAN MARTIN 536 BUENOS AIRES

T. E. 32 - 5388

Dirección telegráfica: AVELAZCI.

OESTE Y GRAN BAJO DEL GUALICHO

rodados. Químicamente no apta. Su análisis químico arrojó el siguiente resultado: Ph 7, aspecto: claro; color: incoloro; sedimento: no contiene;

total de sales solubles (aprox.)	43220 ppm.
silice SiO ₂	7 "
sulfatos SO ₄ = ...	4500 "
Cloruros Cl —	21840 "
anhídrido carbónico libre CO ₂ ..	cont.
alcalinidad metil-orange CaCO ₃ ..	152 "

2da. capa: 55 a 61 mts. contenida en toba cinerítica y rodados. El ensayo de esta capa, efectuado con compresor, arrojó el siguiente resultado:

caudal 20000 litros/hora; nivel estático —5 mts.;	
nivel dinámico —14 mts.; depresión, 9 metros.	
El análisis químico proporcionó el siguiente resultado: aspecto: claro; color: incoloro; sedimento: no contiene; Ph: 7;	
total de sales solubles (aprox.) ..	44860 ppm.
silice SiO ₂	25 "
sulfatos SO ₄ = ...	4250 "
cloruros Cl —	23040 "
anhídrido carbónico libre CO ₂ ..	cont.
alcalinidad metil-orange CaCO ₃ ..	144 "
Químicamente no apta.	

CONCLUSIONES

Se confirmaron los conocimientos que se poseían sobre las escasas posibilidades que existen en la zona para alumbrar capas de agua potable por medio de perforaciones profundas. En consecuencia, se suspendieron las obras a pesar del dato interesante que proporcionó el ensayo del caudal de la segunda capa.

PERFORACION EN EL GRAN BAJO DEL GUALICHO

El Gran Bajo del Gualicho se halla situado al N. de San Antonio Oeste y constituye una amplia depresión originada probablemente por fenómenos de deflación, es decir, excavación y arrastre por el viento, sin participación de los procesos de erosión y denudación por el agua. Estas cuencas cerradas son características de la patagonia extra-andina, siendo el Gran Bajo de San Julián, en la provincia de Santa Cruz, un interesante ejemplo.

Parte de la superficie del Gran Bajo del Gualicho se halla ocupada por extensas salinas, parcialmente en explotación. La perforación dista aproximadamente 50 kilómetros de San Antonio O. y 500 metros del borde de la salina del Bajo y fue ejecutada a solicitud de una empresa privada, que en el desarrollo de sus planes industriales deseaba conocer las características de las capas de agua de la zona.

La obra fue realizada por el equipo perforador Nro. 3, una vez finalizados los trabajos en el aeródromo de San Antonio O. con los resultados ya mencionados.

Obra: la profundidad total alcanzada fue de 82 metros con un diámetro de 7 7/8", ensanchándose la profundidad total a 9 1/2" y los primeros 5 metros de la obra a 11". Provisoriamente se entubaron los 5 primeros metros mencionados con caños camisa de 10", cañería que fue recuperada al suspenderse la obra.

GEOLOGIA DEL SUBSUELO

El perfil de la perforación es el siguiente, de abajo hacia arriba:

82-73,50 m:	arcilla compacta, marrón claro, concreciones limoníticas,
73,50-68 m:	arena fina, pardo clara, micácea,
68-61 m:	arena fina a mediana, pardo clara, micácea,
61-59 m:	arenisca con capitas de cinerita gris,
59-48 m:	toba cinerítica, limonítica,
48-40 m:	toba cinerítica, gris verdosa,
40-27 m:	cinerita gris clara,
27-26 m:	arenisca friable, gris, con cinerita gris clara,
26-17 m:	cinerita gris clara,
17-5 m:	toba cinerítica gris oscura,
5-0,00 m:	toba blanquecina-amarillenta.

CAPAS DE AGUA

1ra. capa: a los 3 metros; caudal ensayado con compresor: 3000 litros/hora.

2da. capa: 61-73,50 metros. Contenida en arena fina a mediana, pardo clara. *Surgente*. Surgencia natural 11.500 litros/hora, nivel piezométrico positivo 50 cm. Ensayos efectuados con compresor, caudal 20000 litros/hora, nivel dinámico para este caudal —5,80 mts. Ambas capas no potables.

CONCLUSIONES

No existen posibilidades de alumbrar capas de agua potable en la zona por medio de perforaciones profundas. Pero dado el excelente caudal existente no se descartan sin embargo otras aplicaciones.



HORA AGRADABLE

En cualquier momento y circunstancia es agradable y sienta bien beber una copa de

Caña
LA PILCHA

Sola o con soda, como reconfortante, aperitivo, copetín, de sobremesa, agrada al paladar y proporciona alegría al espíritu.

"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, Lacustres, Terrestres y Aéreos y Cascos de Embarcaciones)

AUTOMOVILES

CRISTALES

ROBO (en casas de familia y locales de negocios)

GANADO

RESPONSABILIDAD CIVIL

FIDELIDAD DE EMPLEADOS

ALHAJAS Y PIELES

DAÑOS POR AGUA

CARROS

VALORES EN TRANSITO

EQUIPAJES

REGADERAS AUTOMÁTICAS

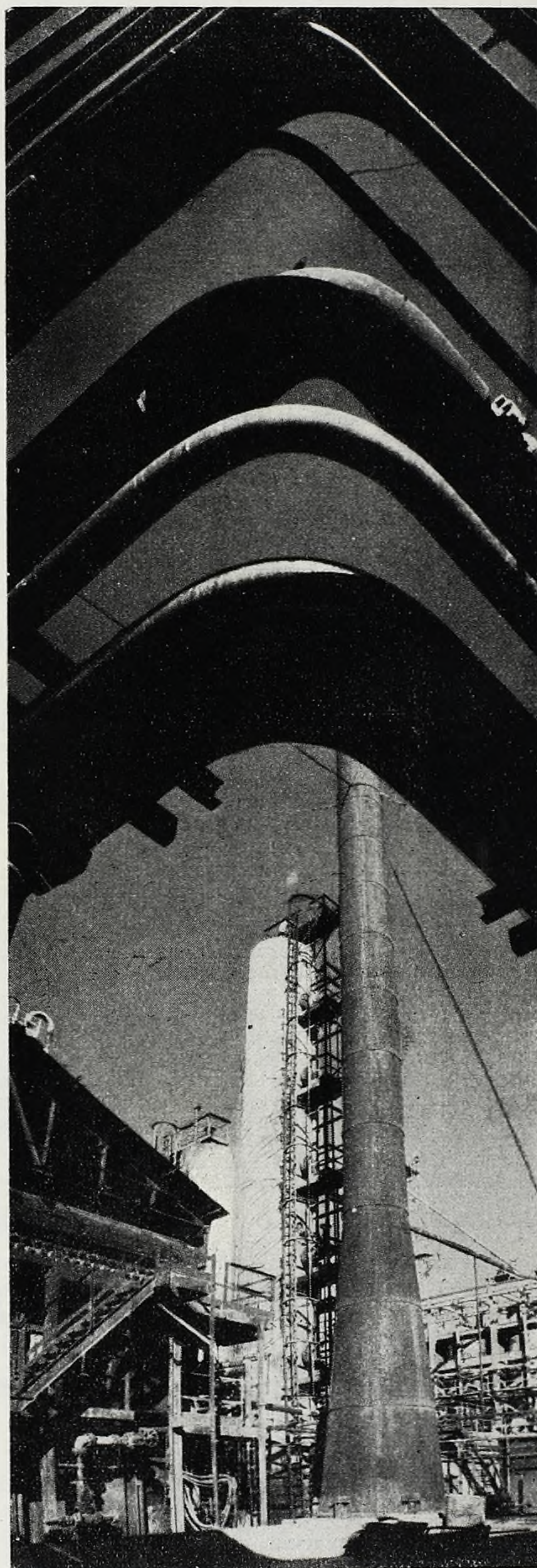
AERONAVEGACION

DIRECTORIO

PRESIDENTE: Sr. Alejandro Braun Menéndez; VICE-PRESIDENTE: Dr. Juan C. Pinasco; SECRETARIO: Dr. CALES: Sr. Arturo A. Bullrich; Sr. Juan J. Caminos; Clodomiro Hileret; TESORERO: Sr. José Marinucci; VO-Dr. José L. Cantilo; Sr. Aldo A. Cattáneo; Dr. Alberto N. Dodero; Sr. Julio A. Fernández Lascano; Dr. Carlos A. Menéndez Behety; Sr. Fernando J. Menéndez Behety; Dr. Juan C. Nougés; Sr. Francisco Orcoyen; Sr. Otto Tolderlund; SUPLENTE: Dr. Oscar Braun Menéndez; Ing. Eduardo Escasany; Sr. José A. Lackey; Sr. Eduardo J. Morgan; Dr. Alfredo D. Olacoea; SINDICO TITULAR: Sr. Dalmacio L. Botto; SINDICO SUPLENTE: Sr. Alfredo Peralta Ramos; GERENTE GENERAL: Dr. Luis F. Orcoyen.

PETROLEO

AÑO 1960



Enfoque de una destilería de petróleo en Comodoro Rivadavia.
(Foto Vallmitjana.)

EN el actual mes de diciembre se han cumplido dos fechas significativas del petróleo patagónico. Primero, la ya clásica que ha convertido el 13 de diciembre en Día del Petróleo Nacional porque recuerda que en un día así de 1907 saltó el chorro de oro negro como el agua de la peña de Moisés, y la otra, por ser la del cincuentenario de creación de la Dirección General de Explotación del Petróleo en Comodoro Rivadavia, decreto dado bajo la presidencia de Sáenz Peña, siendo ministro de Agricultura y Ganadería el doctor E. Lobos. La resolución disponía la explotación por administración y confiaba ésta a una comisión integrada por los señores: ingeniero Enrique Hermitte, ingeniero Luis A. Huergo, doctor Pedro N. Arata y señores José A. Villalonga y Adolfo Villate (h.).

Corresponde recordar estos antecedentes, porque se refieren a los comienzos de una actividad que hoy es vital para la economía del país, sobre todo al fenecer otro año de evidentes esfuerzos para alcanzar el anhelado autoabastecimiento petrolero, hacia el que sin duda se marcha con rapidez. Así lo indican la producción de 1960, que en la cuenca del golfo San Jorge ha resultado superior en un 54 % a la de 1959.

Los apuntes recogidos sobre los trabajos efectuados en la zona de Comodoro Rivadavia, flancos norte y sur (según la nomenclatura oficial), indican que durante el año operaron, en promedio, 65 equipos de perforación y terminación, con los que se perforaron 630 pozos, mientras que en 1959 habían trabajado 45 equipos que perforaron 260 pozos. Con un aumento en equipos del 45 % se alcanzó un aumento de perforación del 158 %. Las zonas operativas de esos equipos son: en el flanco norte 14, en el flanco sud 51, contra 14 y 31 respectivamente del año anterior. Es notorio, pues, el incremento en la actividad y su mayor eficiencia.

Este aumento notable en la producción de crudo en la zona de Comodoro Rivadavia, que es la fuente básica de producción de petróleo en el país y en cuya incrementación se confía para lograr el ya mencionado desideratum del autoabastecimiento, está vinculado a la tarea directa de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y subcontratistas y empresas con contrato como Panamerican Oil, en el flanco norte; y Southeastern, Saipem y Transworld, en el llamado flanco sud.

Este ligero panorama de la actividad petrolera en la Patagonia durante el año que concluye, se completa con los nuevos relevamientos aerofotogramétricos desarrollados por la Unión Oil Co. que también ya ha realizado algunas perforaciones de comprobación con resultado vario. El "Banco Loeb Rhoades", también ha realizado relevamientos en la provincia de Santa Cruz, al sur del río Deseado; la Tennessee Argentina, que está extrayendo petróleo en Tierra del Fuego en cantidades crecientes; en el norte de la Patagonia, la Shell Mex Argentina realiza perforaciones y en las zonas de Carmen de Patagones y Pedro Luro, y la "Esso" en la provincia de Neuquén.

En 1961 la actividad puede cobrar un nuevo impulso si se define la explotación intensiva del llamado flanco sud, que es la parte más rica de toda la cuenca del golfo San Jorge.

En cuanto al orden nacional de la actividad petrolera durante 1960, lo perforado por Y.P.F. han sido 514 pozos, y el detalle de lo perforado por las empresas privadas presenta el siguiente cuadro: S.A.I.P.E.M. 112, Transworld 54, Southeastern 113, Astra 9, Panamerican 152, Shell 5, Development 61, Unión Oil 6, Tennessee 43, Esso 10.

La producción comparada en la cuenca del golfo San Jorge, flancos norte y sud, en los años 1959/1960, es la siguiente:



Balancín de bombeo.

(Foto Vallmitjana)

1959				1960		
	FLANCO NORTE	FLANCO SUR	TOTAL	FLANCO NORTE	FLANCO SUR	TOTAL
ENERO	108.213	169.349	277.562	122.033	190.621	312.654
FEBRERO	97.247	162.955	260.202	114.036	174.640	288.676
MARZO	106.020	177.007	283.027	130.413	181.460	311.873
ABRIL	100.199	169.623	269.822	182.759	176.355	359.114
MAYO	104.356	157.247	261.603	194.402	191.892	386.294
JUNIO	101.367	147.019	248.386	195.356	164.821	360.177
JULIO	101.545	145.719	247.264	201.413	175.831	377.244
AGOSTO	107.210	143.161	250.371	227.232	210.494	437.726
SEPTIEMBRE ...	112.542	143.763	256.305	229.827	237.763	467.590
OCTUBRE	123.333	167.617	290.950	245.858	282.125	527.983
NOVIEMBRE ..	124.511	171.313	295.824	250.641	318.149	558.790
DICIEMBRE ...	126.278	183.083	309.361	256.822	358.598	615.420
TOTAL	1.313.821	1.937.856	3.250.677	2.340.792	2.662.749	5.003.541

Aumento registrado en 1960: 1.752.854 metros cúbicos.

La mejor
marca...
se impone!

*Gran
Coñac Reserva*
3ª y máxima categoría

SEVIGNE
BODEGAS Y VIÑEDOS SAINT REMY S. A.



LA LUNA

y el sentido cósmico en las leyendas argentinas

Por Syria Poletti

LAS leyendas de los aborígenes que habitaron el territorio argentino se caracterizan por el maravilloso sentido cósmico que informa todas sus concepciones: lo telúrico, por un misterioso nexo ancestral, está presente en todas sus expresiones. Ellos participan de la naturaleza en que vivían en forma integral. Su mitología poética, que irradiaba del sol, poblada de seres fuertes y bondadosos, revela un sentido de la tierra y del cosmos cabal, exacto, casi diríamos científico por la intuición de leyes físicas. Y en esta naturaleza el elemento humano lograba su plenitud consubstanciándose con la misma. Para el indígena, la montaña, el río, el árbol y todo fenómeno natural tenían una lógica misteriosa y secreta, densa de candor y poesía. La naturaleza era una fuerza viva en constante contacto con el hombre que la integraba y la exaltaba en sus ritos y creencias. El principio de fecundidad de la tierra era adorado, respetado en la Luna, esposa y hermana del Sol, la Elegida, la Mujer por excelencia, el ser que preside los nacimientos de los hombres, la que coopera con el gran Astro a otorgar el calor y la luz necesarios a la tierra.

Pocos continentes poseen una mitología tan rica y variada acerca del pálido astro nocturno como el americano. Todas las leyendas de amor, de ensueño, de aventuras que los pueblos americanos tejieron en torno a la reina de la noche entrañan el significado de la procreación, de la fecundidad

en los seres humanos y en los vegetales. El influjo que el astro ejerció en la fantasía de los indígenas fue, puede decirse, más que mágico, profético, pues lograron con la imaginación captar leyes que el progreso tardó siglos en conformar científicamente. Entre las leyendas más hermosas y simbólicas referentes a la luna que enriquecen el acervo tradicional autóctono se encuentran, sin duda, la de la yerba mate, la piedra movediza del Tandil y aquellas maravillosas creencias araucanas recogidas con infinita paciencia por la señora Bertha Kössler Ilg. en el Neuquén, zona de San Martín de los Andes.

En tiempos remotos —dice la leyenda pampeana— el Sol y la Luna eran dos esposos gigantes. Un día bajaron a la tierra y crearon la pampa inmensa, salpicando de flores la verde alfombra, hicieron brotar los arroyos, dieron vida a los árboles, a las naves y a los hombres. Como prenda de alianza con sus hijos, el Sol y la Luna siguieron enviando a la Tierra sus rayos de día y de noche. Una vez los hombres vieron que el Sol palidecía, pronto a extinguirse. Un

puma, gigantesco y alado, lo acosaba en el cielo y lo había llevado preso al extremo límite del horizonte. Reuniéronse entonces los más hábiles guerreros y atacaron al puma con sus flechas. Una de éstas alcanzó a la fiera y le atravesó el vientre, sin lograr matarla. Pero el Sol pudo recuperar su dorada apariencia y descendió hacia el mar. Apareció entonces la Luna y al ver al puma aun con vida le tiró piedras hasta ultimarle. Lanzó una cantidad tan grande de peñascos que su amontonamiento formó la hermosa sierra del Tandil. La última piedra cayó sobre la punta de la flecha y en ella quedó clavada. Pero el puma, aunque enterrado, no estaba muerto. Aun parecía querer atacar al Sol y a la Luna, haciendo oscilar el peñasco que coronaba su flecha siguiendo la dirección de los astros. Tal el origen mitológico de la piedra movediza del Tandil que los conquistadores del desierto conocieron y que en 1912 se desmoronó para siempre.

Los pobladores de las lagunas Iberá cuentan un sinnúmero de leyendas acerca de Yací, la bella dio-

AMERICANO

Gancia

...ES SUPERIOR!

sa nocturna, amante de las aventuras amorosas y de bogar sobre las plateadas aguas. Un día la doncella del cielo, enamorada de un príncipe tropical, quiso descender a la tierra. Púsose de acuerdo con Araí, otra hija del cielo, una nube. Yací se transformó en una mujer de tez ámbar y cabellos rubios, y Araí, la nube, en una jovencita de esfumada belleza. Con la primera sonrisa del alba bajaron del cielo. Recorrían felices la selva milenaria, bañándose en las aguas brillantes hasta que las sorprendió un yagueté. Cuando la fiera iba a arrojarse sobre ellas, un viejo indio, testigo de la escena, lanzó hacia el animal su flecha certera. Luego el indio miró hacia las doncellas, pero habían desaparecido. Yací y Araí, aprovechando un hilo de luz que se filtraba por entre la espesura del bosque, habíanse vuelto al cielo readquiriendo sus formas primitivas. Al anochecer, reapareció alta en el cielo la bella Yací y buscó a la amiga nubecilla. Nuevamente bajaron a la tierra en forma de doncellas y se presentaron ante el viejo indio. Le anunciaron que en premio a su coraje, Yací, la Luna, haría nacer en la selva una nueva planta que se llamaría Coá, o reina de los pastos y que sería el símbolo de la nueva alianza entre los hombres y la Luna. A la mañana siguiente apareció una larga extensión de Coá, la nueva yerba de la que el indígena extraería el mate reconfortante, símbolo de amistad con la tierra y sus astros y del amor entre los hombres de este suelo.

Cuentan los araucanos que durante una colisión terrestre, la única

persona que logró salvarse fue una mujer que, escapando a través de un largo monte, subió hasta el cielo. Y en la oscuridad del cielo irradiaba su pálida luz, tal como las mujeres dan a luz en la oscuridad de sus chozas. El Sol la encontró valiente y bonita y se casó con ella. Pero la Tierra seguía sin habitantes. Entonces el Sol dejó caer sobre una choza cubierta de nieve el hacha sagrada de Pillán, dios del trueno. Y de la choza salió una pareja humana y miró al cielo para interpretar sus designios. A la noche, la Luna salió redonda y resplandeciente y a los pocos días la mujer dió a luz dos mellizos, pero no tenían la piel de color cobrizo, como sus padres, sino blanca y transparente. Y la pareja temió que la Luna se enojara porque sus hijos le habían robado el color de su rostro. Los mataron, y pidieron a la Luna que les concediera hijos del color de la propia tierra que ellos pisaban. "Del hombre blanco —dijeron ellos a la Luna— sólo podemos esperar desgracia, pues los blancos no saben amar a la tierra como nosotros que tenemos su mismo color". Entonces Kuyen, que así llamaban ellos a la madre Luna, pasó nueve veces muy redonda por encima de su choza y la mujer dió a luz una criatura de tez oscura y pelo negro. Tan contentos estaban sus padres que le dieron una palmada de alegría en la espalda con sus manos frías. De esta palmada proviene la mancha clara en la parte de los riñones que es indicio de raza pura entre los mapuches.

La más bella de todas las levedas lunares, quizás, sea esta última,

que también la cuentan los araucanos. Dicen que hubo en tiempos remotos días en que los hombres se cansaron de sus mujeres... y, como si tal cosa, resolvieron eliminarlas a todas. Pero había una madre —o Niu-ke para el araucano— que se rebeló a la matanza, pues tenía varios hijos pequeños. Intentó entonces escaparse con sus hijitas mujeres. Las cargó en sus hombros y caminó días y noches, por valles y cerros, cruzando lagos y ríos, ensangrentándose manos y pies, hasta que llegó al fin del mundo, en esa faia azul grisácea donde se confunden cielo y tierra.

Allí había un caminito que llevaba al cielo, un hermoso sendero azul, hecho de luz, pero ella no podía subirlo, no sabía volar y lloró, lloró tanto que las lágrimas excavaron profundos surcos en su cara morena. El Sol se apiadó de su dolor y, enviándole un rayo, la trajo hacia el cielo. Allí se casó con ella y le dió un poco de su calor y de su luz para que de noche los hijitos varones que había dejado en la tierra no tuviesen miedo y pudieran verla. Y los hijos la vieron y se pusieron contentos. Los demás indios también la vieron, reconocieron su faz ancha y morena, pero al notarla más pálida y con las huellas de lágrimas en su rostro, comprendieron lo mucho que padeció, resolviendo ser más buenos con sus mujeres. Desde entonces la Luna se convirtió en la Madre Kuyen, la que ilumina los senderos de la tierra junto con sus hijitas las estrellas, y los hombres la quieren porque tiene entrañas de mujer y ha sufrido mucho por sus hijos.

CERVEZA

Quilmes

IMPERIAL

La cerveza
DEL GUSTO
DIFERENTE

CERVECERIA Y MALTERIA QUILMES S. A.

PATAGONIA

AL DIA



NUEVA ESCALA DE SELLOS EN CHUBUT

Desde el próximo año —1º de enero de 1961— ha de regir una nueva escala en el impuesto de sellos en todo el territorio de la provincia de Chubut, para todos los actos y contratos que se consideran más comunes realizados en jurisdicción provincial, tales como recibos, giros, órdenes de pago, cuentas y facturas conformadas:

De más de \$	500 a \$	1.000	\$	1.—
"	"	1.000	"	2.—
"	"	5.000	"	3.—
"	"	50.000	"	5.—
"	"	100.000	"	10.—

Por la locación de obras, de servicios, locación y sub-locación de muebles e inmuebles, cesiones o transferencias, por los reconocimientos de deudas, obligaciones de pagar sumas de dinero, vales, billetes y pagarés, el 6 o/oo (seis por mil).

Abonarán igual impuesto los duplicados y demás ejemplares de dichos recibos.

Recibos hasta \$ 500 estarán exentos del impuesto de sellos.

ATRASO EN CARGAS FERROVIARIAS

La región de Esquel y su zona de influencia han sufrido considerables perjuicios por la demora de las cargas ferroviarias, que se han extendido hasta tres meses y nunca llegan en menos de un mes. El gran atraso radica en ingeniero Jacobacci, donde por escasez de medios de tracción para la trocha angosta, se centralizan las cargas y salen demoradas.

Un memorial presentado ante las autoridades recabando soluciones de fondo, indica que el perjuicio económico es muy grave y repercute sobre el costo de vida en Esquel y la región colindante. Se suministran datos como este: el flete de la lana transportado por ferrocarril es de \$ 1.550 la tonelada y por camión de \$ 4.000. Al no tener capacidad los trenes, los productores y acopiadores acuciados por sus compromisos tienen que desistir del primer medio y utilizar el segundo. Del mismo modo, la mercadería para el consumo local con frecuencia debe transportarse desde Jacobacci por camión, prescindiendo del ferrocarril, abonándose \$ 1.000 más de flete por tonelada. El mayor gasto, lógicamente, en el primer caso es dinero restado a la economía rural y en el segundo incide sobre el costo de los comestibles y demás artículos que vende el comercio regional, encareciéndose el standard de vida de la población.

EL PRESUPUESTO FUEGUINO

Uno de los pocos casos de unanimidad en el borrascoso parlamento actual de la Nación ha girado en torno al presupuesto para Tierra del Fuego, con el añadido de varios discursos encomiásticos sobre el buen criterio orgánico que ha prevalecido en su elaboración.

Hasta ahora la atención administrativa de Tierra del Fuego, como sucedía con to-

dos los ex territorios nacionales, se hacía mediante pequeñas partidas asignadas para gastos y alguna que otra obra insignificante. El último presupuesto fueguino —el del año anterior— ascendió a 16.000.000 de pesos. De ahora en más, en cambio, dispondrá ese territorio de vastos recursos emanados de sus propias fuentes de riqueza, provenientes una mínima parte de impuestos, tasas y derechos y casi todo del petróleo. Los recursos fueguinos para el nuevo ejercicio han sido calculados en 144.337.359 pesos, de los que la regalía petrolífera proporcionará la cantidad de 139.987.533 pesos. Con tal presupuesto podrán realizarse las importantes obras de promoción que han sido estudiadas y previstas, propulsar el progreso en todo orden, brindar confortabilidad a los habitantes, fomentar el turismo y las industrias.

LA ESCUELA PROVINCIAL EN CHUBUT

El gobierno de la provincia de Chubut creó el Consejo Provincial de Educación, dependencia que ya cumple funciones destacadas dentro del campo de la cultura y la instrucción y se dispone a darle gran amplitud a su acción futura. Con esa finalidad, un reciente decreto del Poder Ejecutivo provincial aprobó un presupuesto de 124.499.367 pesos para la construcción de edificios escolares en distintos parajes y poblaciones. Los proyectados son 33 edificios para escuelas, 2 edificios para colonias de vacaciones, un edificio para sede del propio Consejo Provincial de Educación, 2 edificios para escuelas experimentales y una ampliación escolar. En total, 39 obras.

Com. L. Piedrabuena

Dr. HERIBERTO F. COBENAS

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

CONVENCION DE MUNICIPIOS SANTACRUCEÑOS

En Puerto San Julián se celebró una convención de intendentes de las comunas electivas y presidentes de las comisiones de fomento de la provincia de Santa Cruz, del 15 al 18 del actual, tratando diversos temas que afectan a la vida de las localidades representadas. Finalizada la convención, fueron aprobadas diversas declaraciones y resoluciones, pidiendo que la administración del agua sea entregada a cada municipalidad o Comisión de Fomento; que el precio

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

TRANSPORTES PATAGONICOS Sociedad Cooperativa del Sud Limitada (Matrícula 2425)

Una Empresa de capitales netamente argentinos al servicio de la Patagonia. Además de su confortable servicio de pasajeros dispone de un servicio de encomiendas generales directamente desde Buenos Aires para las localidades del Sur, y un servicio de contra-reembolsos, con seguro contra toda riesgo.

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

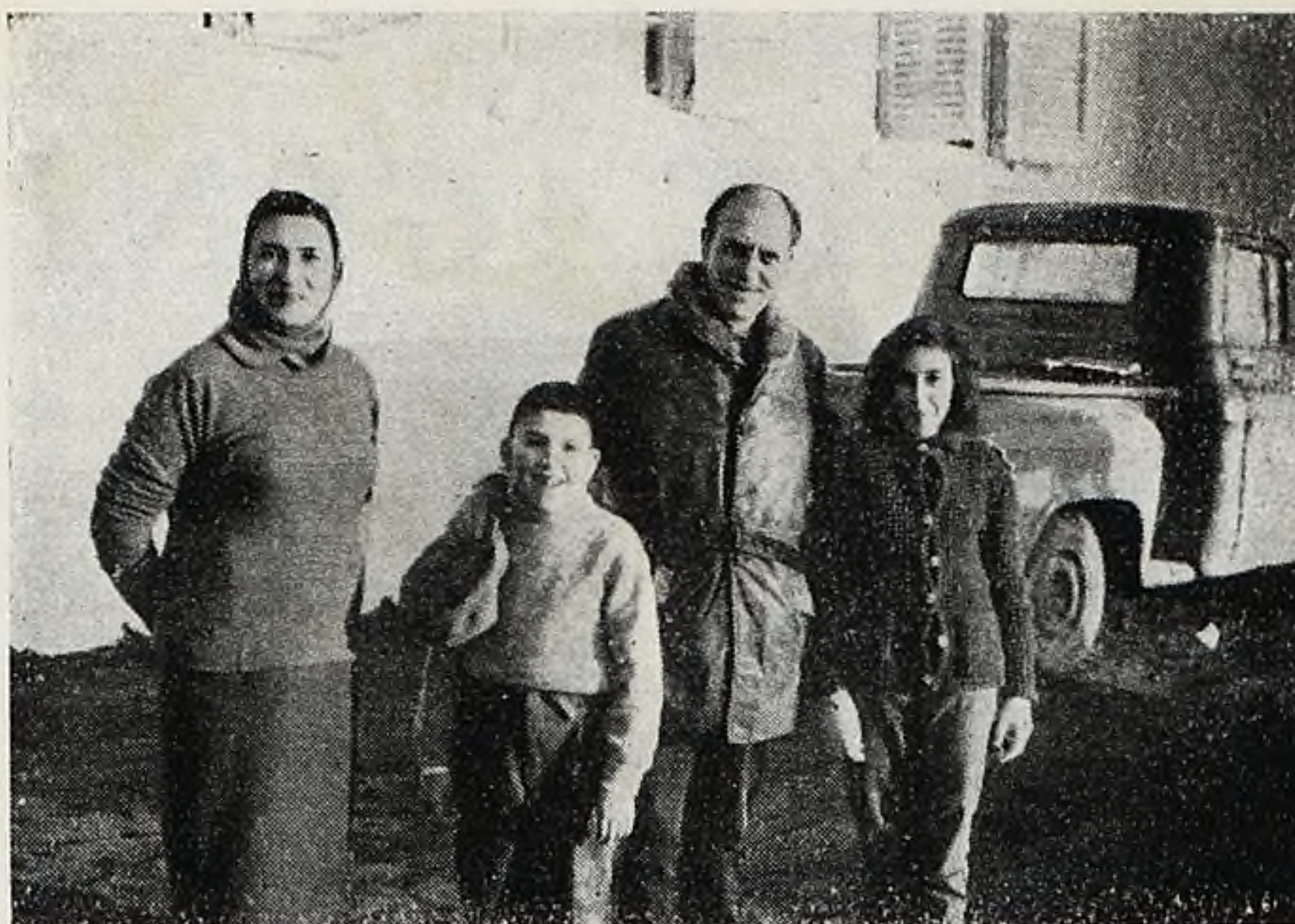
OFICINAS EN TODAS LAS LOCALIDADES

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

de la carne sea fijado en concordancia con los de la CAP; que continúen las gestiones ante Y.P.F. para la instalación de una planta de combustibles líquidos en Puerto San Julián; que el gobierno provincial reanude las gestiones para obtener que Gas del Estado provea de gas envasado a todas las poblaciones de la provincia y que el Banco de la Provincia conceda créditos para la adquisición de artefactos e instalaciones de gas envasado en los hogares; sobre formación de cooperativas de consumo; sobre construcción de mataderos en 28 de Noviembre y Las Heras y mercados en Río Gallegos y Caleta Olivia; sobre canalización y defensa en el arroyo Calafate; sobre atribución comunal para fijar por ordenanza el valor de la tierra en sus respectivos ejidos; sobre la limitación de los gastos administrativos para que cada municipio no invierta más del 10 % de sus ingresos en aquellos, destinando el 90 % a obras públicas, etc.

POSICION DE LA LANA

Durante el año 1959 el mundo consumió 1.446 millones de kilos de lana limpia, un aumento del 13 por ciento sobre el año anterior y 4 por ciento más que el consumo



Señor Donald MacLeod, administrador de la estancia "José Menéndez", en Tierra del Fuego. Acompañado por su esposa y sus dos hijos.

Sarmiento

HOTEL "OROZ"

de

M. BRITAPAJA

ERNESTO ANIBAL VEK

Escritor Nacional

Río Gallegos

CONFITERIA "CARRERA"

de

VLADIMIRO JAKIC

Servicio especial d. Lunch a domicilio

Roca esq. Fagnano

Teléf. 179

ALBERTO R. SEGOVIA

DESPACHANTE DE ADUANA

Importación - Exportación
Representantes Seguros
Telegramas "ASEGOVIA"

Juan Liegeois

COMISIONES
CONTABILIDAD
REPRESENTACIONES
SARMIENTO 24

Fotografía "ROIL"

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

récord del año 1957. La industria del tejido redujo los abastecimientos mundiales de lana en un 40 por ciento, habiendo bajado los stocks a 70 millones de kilos al comienzo de la última temporada. En 1959/60, el comercio absorbió una nueva zafra récord de 1.430 millones de kilos (limpia) o sea un 5 por ciento más que el récord previo de 1958/1959. Los stocks disponibles en Gran Bretaña y Japón, los dos más grandes consumidores, en abril de 1960 se estimaban suficientes para sólo tres meses y medio. Así lo informa "Meat & Wool" en su número del 10 de agosto último, agregando que la lana parece firmemente ubicada, desde el punto de vista estadístico, aunque los precios puedan resultar afectados. El departamento de Agricultura de Estados Unidos formula similares predicciones y estima que los precios se mantendrán más o menos estables durante el año. Según el representante en Estados Unidos de la conocida firma Dalgety & Co., parecería que los principales países consumidores del mundo libre estaban en tren de liquidar sus stocks. De donde se inferiría que si el panorama económico general y el potencial de crecimiento se mantienen favorables, el proceso de liquidación habría de crear una demanda potencial muy considerable.

TRADICION MINERA

Hay una tradición minera que viene de tiempos imprecisos, por la cual los mineros no vuelven a trabajar en una mina que haya sido visitada por una mujer o un sacerdote. Curiosa creencia que recientemente se planteó en el Turbio, pues a la celebración del Día de Santa Bárbara y de los festejos realizados en el yacimiento carbonífero santacrucense, concurrieron varias periodistas de Buenos Aires, las que encontraron una severa prohibición para visitar las minas por aquella tradición.

Este inesperado matiz contribuyó en cierto modo a reflejar más animación en los festejos por la suerte de comentarios que suscitó. Los festejos contaron con la asistencia de las más altas autoridades de Yacimientos Carboníferos Fiscales, de autoridades de la provincia, del senador nacional señor Melani y, como ya decimos, mujeres periodistas y también periodistas masculinos, que viajaron desde la capital federal especialmente invitados.

Uno de los momentos culminantes de la celebración fue la procesión con la imagen de Santa Bárbara por todo el yacimiento.



Al ser objeto de un traslado y merecido ascenso, el señor Florentino Posada, que prestaba servicios en la sucursal de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia en Río Turbio, recibió del personal de la casa, superiores y subalternos, definidas expresiones de congratulación y simpatía. En la fotografía se ofrece el instante en que una colaboradora de la sucursal le hace entrega de un recuerdo de su paso por ella. El señor Posada ha sido destinado a Comandante Piedrabuena con el cargo de encargado de la sucursal.

Santa Cruz

H. W. C. ROLLITT y Cia.

Representaciones:

Contabilidades - Agentes Marítimos
Administración de estancias

C. Correo 42 Teléf. 77 - Pto. S. Cruz

Río Grande

ESTACION DE SERVICIO

de

JOSE MARTINEZ

Repuestos y Accesorios - Lavado
y Engrase - Carburación y
Encendido

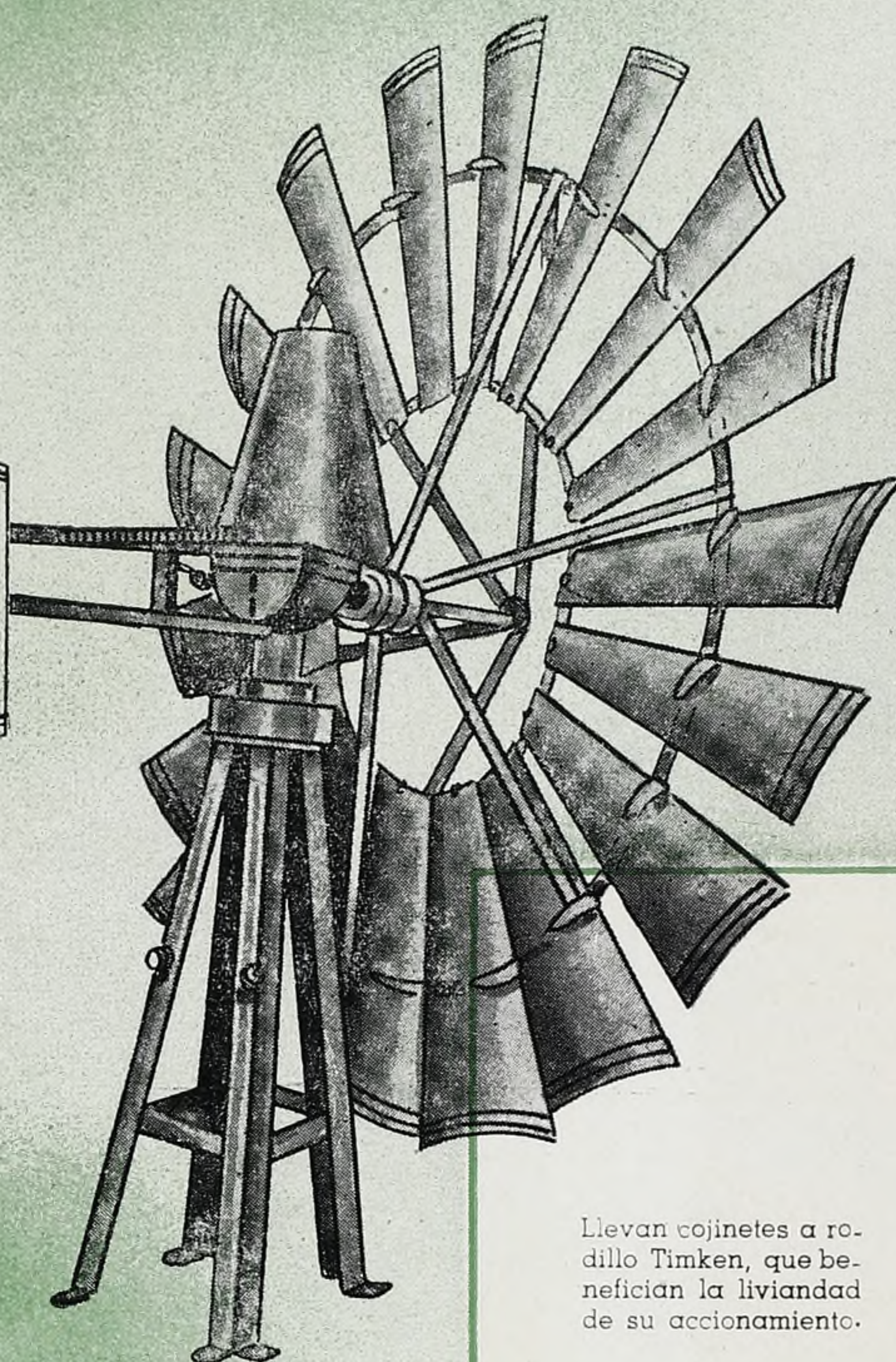
Venta de Nafta y Aceites



SAN MARTIN 341

Teléfono 283 - C. Correo 187

Molinos



**Convierten
el aire
en pesos**

*Resuelven su
problema de agua
para toda la vida*

De todas las formas de fuerza motriz, el viento resulta la más segura a la vez que la más económica, puesto que se obtiene sin cargo alguno. Por consiguiente el Molino de Viento sigue siendo el mejor y el más rendidor de los medios para la provisión de agua en la campaña.

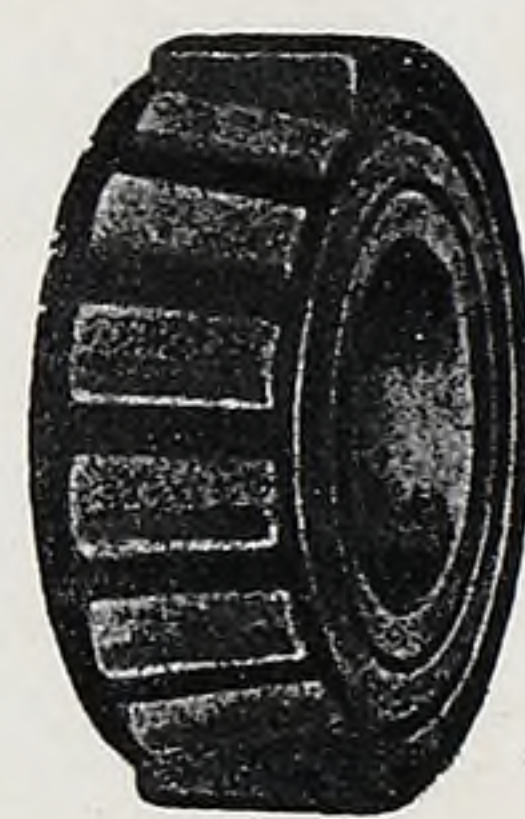
EL MOLINO DE VIENTO "ELITE" es de origen americano y cuenta con 60 años de éxitos en la Argentina, donde existen colocados algunos que ya han pasado medio siglo en funcionamiento ininterrumpido. Construido ahora en el país, mantiene las cualidades del importado ofreciendo análogo grado de eficiencia y rendimiento.

INFORMES:

TRELEW
COMODORO RIVADAVIA
ESQUEL
PUERTO DESEADO
Pto. SANTA CRUZ
SAN JULIAN
RIO GALLEGOS

DELIS CARR ROLLIT
SALMERON P. FERNANDEZ
MARIO A. R. DE PINO
G. GONZALEZ DIAZ
H. W. C. ROLLIT Y CIA. S.R.L.
ANTONIO GONZALEZ RUA
AGENCIAS RURALES GALLIE

Llevan cojinetes a rodillo Timken, que benefician la liviandad de su accionamiento.



Acciona sobre una mesa giratoria a bolillas que gira en cauces endurecidos. Facilita el giro rápido de la máquina con la más leve brisa. Unas gotas de aceite una vez por año son suficientes para asegurar la perfecta lubricación de las bolillas.

Su doble juego de bielas, engranajes y piñones, con movimiento diferencial, aseguran una carga equilibrada. Su funcionamiento es silencioso.



El asiento de Molino ELITE se ajusta a cualquier torre.

AHORA

El máximo de capacidad
en un mínimo espacio !



otra ventaja más
del

**MODERNO
REFRIGERADOR**

Westinghouse

EL REFRIGERADOR MAS SOLICITADO DEL MUNDO

En Chubut - Santa Cruz - Tierra del Fuego

**SOCIEDAD ANONIMA
IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA**

CORREO
ARGENTINO
Central (B)

FRANQUEO PAGADO
Concesión No. 1488

TARIFA REDUCIDA
Concesión No. 151