480

Argentina Austral

AÑO XXXIV - Nº 372 - 373
OCTUBRE - NOVIEMBRE DE 1962



"El Chenque" - Comodoro Rivadavia

(Oleo de A. OSORIO LUQUE)



De exquisito sabor frutal
con calidad de champagne

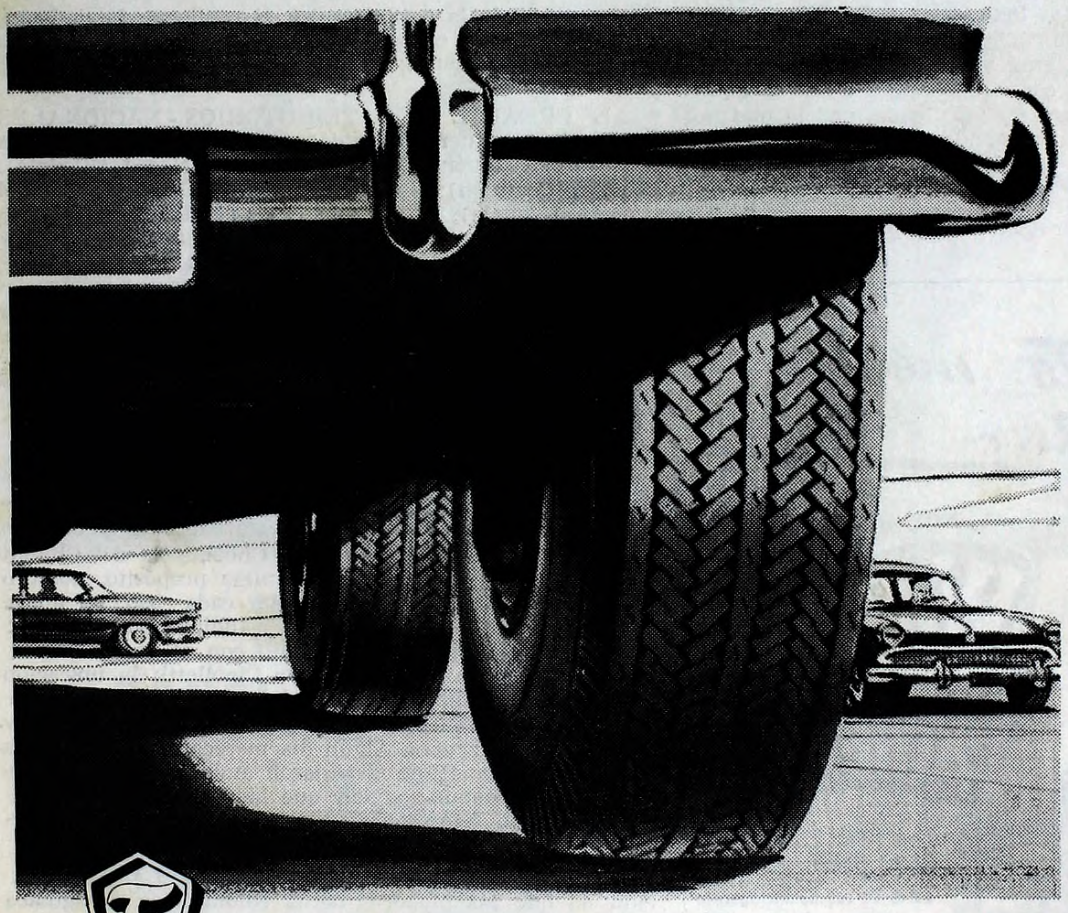
Sidra Oro Fino

BIEN FRIA ES SIEMPRE MEJOR

UNICAMENTE FIRESTONE le ofrece tan completas pruebas de

seguridad rendimiento economia

En cada neumático FIRESTONE que usted compra están siempre las mejores materias primas, equipos de producción y mano de obra. ¡Pero eso no es todo! ¡Antes de llegar a su vehículo, cada tipo de neumático FIRESTONE pasa pruebas tan rigurosas como no pasa cubierta alguna!



Conózcalas usted:



Probados en laboratorios donde demuestran su superioridad para resistir averías de calor, agrietamiento, envejecimiento y abrasión.



Probados en la práctica donde demuestran sus cualidades de larga duración, proporcionando mayor kilometraje y más bajo costo por kilómetro que cualquier otro neumático.



Probados en las pistas donde —como viene ocurriendo desde 1911 en Indianápolis— prueban rotundamente su seguridad, aventajando a todos los demás en duración y rendimiento.

¡PIDALOS A SU GOMERO AMIGO!

Símbolo de **CALIDAD, RENDIMIENTO Y ECONOMIA.**

Firestone

Vea y escuche "Los trabajos de Marrone", por LS85 Canal 13, todos los jueves a las 21 hs.

EN ESTE MES A TRAVES DEL TIEMPO

Recopilación y apuntes de hechos memorables

ESTE ES UN MES DOBLE, POR LA COMPAGINAción bimestral del presente número de esta revista, así que también nos ocuparemos de hechos memorables acaecidos en noviembre de hace tiempo... En cuanto al mes de octubre, es el "mes de la Patagonia". Muchos hechos acaecidos en este mes a través de los años se han vinculado a la historia austral: desde el descubrimiento del Estrecho de Magallanes y el avistamiento de la encendida costa fueguina, hasta la creación de la primera gobernación patagónica y su posterior subdivisión en diversos territorios, sin olvidar que en octubre se registra el primer intento de colonizar Tierra del Fuego por el gobernador del Plata, don Francisco de Paula Bucarelli; la exploración del río Negro por Erasmo Obligado; fundación de Ushuaia y dos sucesos luctuosos, cual han sido las desapariciones del general Roca y del coronel Fontana. Pero estos hechos ya son historia escrita y divulgada, por lo que nos parece más entretenido ocuparnos de otros episodios de menor trascendencia.

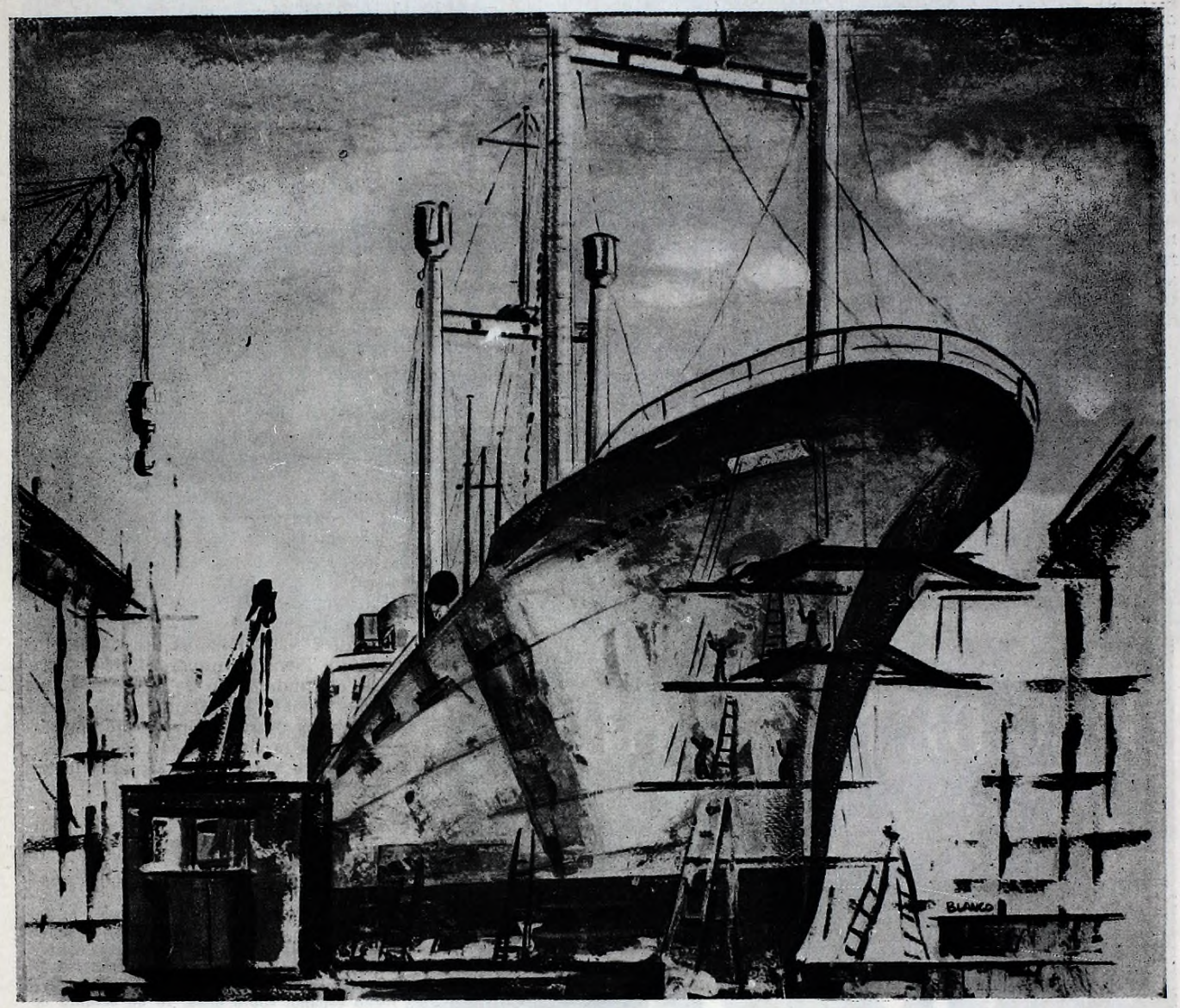
POR EJEMPLO, LA IMPRESION QUE PRODUJO cierta información que consignaba el periodismo porteño del año 1879, y que nunca, que sepamos, se dejó bien aclarado. Decía aquella noticia, que el coronel Napoleón Uriburu, que incursionaba por el norte del Neuquén batiendo los reductos de la indiada, había hallado un cementerio indígena, de supuesto origen muy remoto, consiguiendo desenterrar, entre otros efectos de plata y oro, un puñal de plata en cuya hoja estaba grabado el nombre de Alonso de Ercilla, autor de "La Araucana". ¿Cómo fue al territorio neuquino el puñal del poeta hispano? Se supuso entonces que algún bravo araucano, durante las fieras contiendas con los blancos invasores de su tierra, alzó el arma caída de la cintura de Ercilla y la llevó con él, a través de la cordillera, en el repliegue fatal de los de su raza. Pero estas y otras explicaciones fueron nada más que suposiciones; el interrogante no ha sido develado todavía.

AL CREARSE LOS TERRITORIOS NACIONALES por ley 1532, fueron elegidas para capital de cada una de ellas: Neuquén (Chos Malal); Río Negro (Viedma); Chubut (Rawson); Santa Cruz (Santa Cruz); Tierra del Fuego (Ushuaia). En algunos casos se eligió al único poblado existente y en otros se fundó el asiento gubernativo, como sucedió en Neuquén y Tierra del Fuego. Posteriormente hubo traslados de capital, pero permanecieron inconmovibles las de Río Negro, Chubut y Tierra del Fuego, no sin que mediaran algunos intentos, reiterados a través del tiempo, como ha ocurrido hasta no hace mucho en Río Negro. En el año 1899, tiempo en que la Patagonia cobraba el empuje progresista que le imprimiera el general Roca con la distribución de tierras, solución del conflicto fronterizo, y establecimiento de comunicaciones marítimas y telegráficas, volvió a hablarse de las capitales de los territorios del Río Negro y Chubut. Se movían influencias para trasladarlas; la del Río Negro querían llevarla a Choele Choel, y la del Chubut a Trelew. El gobierno, con ecuánime propósito, nombró dos comisiones que debían estudiar cada caso. La ubicación de la capital rionegrina fue estudiada por su gobernador, señor Eugenio Tello, junto con el coronel Rudecindo Roca y el ingeniero César Cipolletti; la ubicación de la capital chubutense quedó a estudio del gobernador, coronel O'Donnell, del diputado Eleazar Garzón y del ingeniero Ezcurra. Algún día merecerá una nota más amplia el informe que produjeron ambas comisiones. Pero ahora es bastante añadir que luego del mismo, Viedma y Rawson siguieron siendo las capitales del Río Negro y Chubut.

NO ES REPETICION INNECESARIA LA AFIRMAción de que los pioneros de la colonización patagónica sufrieron penurias de toda índole. Los que llegan hoy a las cuidadas y confortables estancias de nuestro Sur, pueden equivocarse en la apreciación si piensan que siempre la vida fue relativamente grata y llevadera. En 1881 estaba en proceso de poblamiento la zona del Puerto Santa Cruz; el capitán Moyano era un denodado e infatigable propagandista para conseguir que el gobierno mandara colonos y haciendas. Algunos aceptaron ir, ayudados con unas pocas vacas y yeguarizos, y semilla para intentar algunos cultivos. Al tiempo los sembrados habían sido barridos por el viento y las vacas y yeguarizos se hacían chúcaros en semejante extensión sin alambrar. Los pobres colonos tenían que vivir de la caza y de la

Sigue pág. 4.





MODERNIZACION Y MAYOR TONELAJE PARA LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

ASTARSA

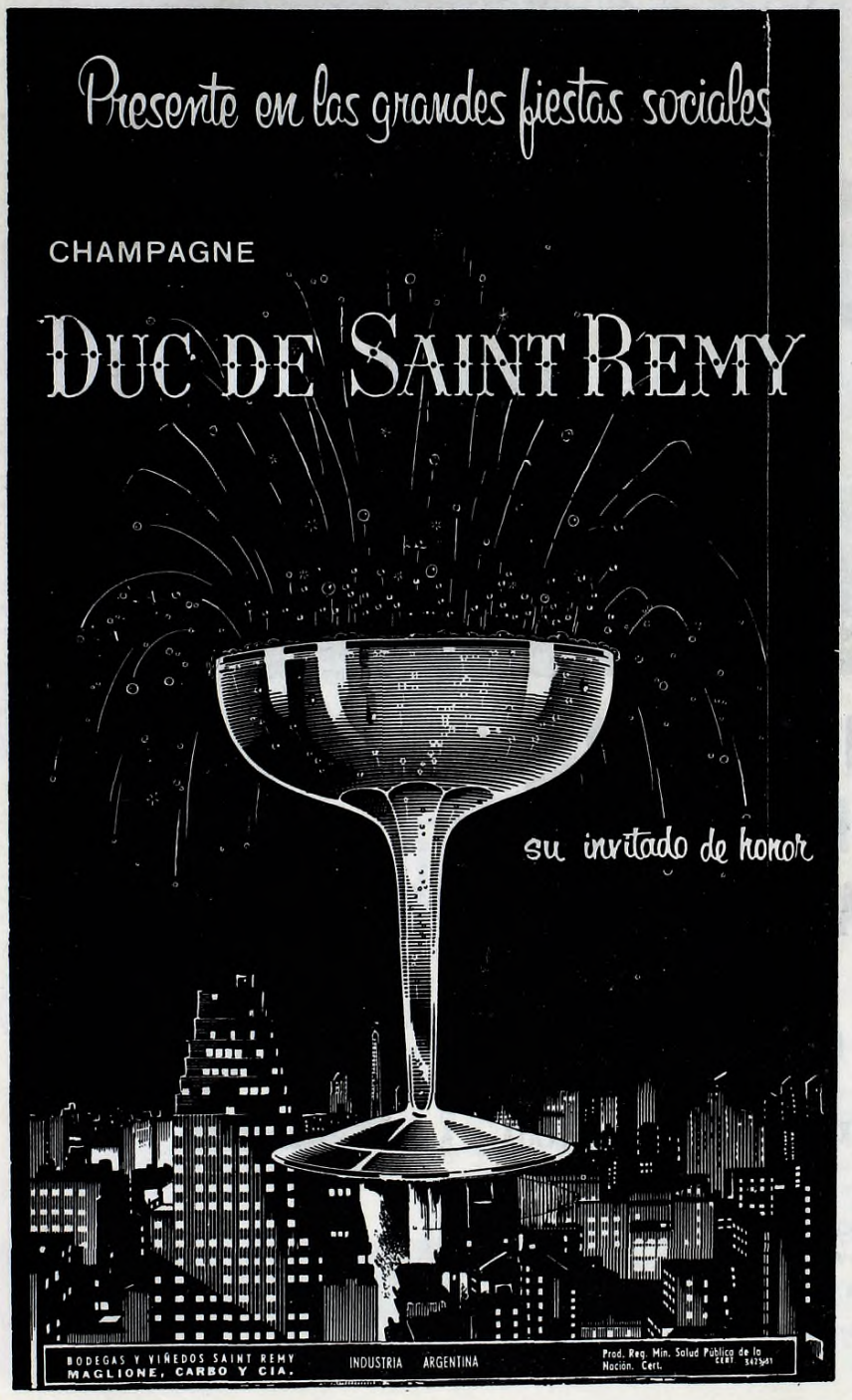
ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA S. A.

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

pesca. El 30 de octubre de 1881, el diario "La Prensa" se hacía eco de una nota recibida de Santa Cruz, llevada a caballo hasta Patagones y de allí traída en diligencia, en la que se expresaba que hacía cuatro meses que no arribaba un barco, faltaban comestibles y se carecía de otros elementos necesarios a la subsistencia humana; los pobladores, sus mujeres y críos, duraban penosamente gracias a la comida que conseguían con sus rifles y buenas artes para pescar...

EN CIERTO ESQUICIO CARICATURESCO SOBRE deficiencias de servicios públicos en Buenos Aires, aparecía un personaje en apresurado intento por comunicarse telefónicamente con un familiar radicado en Rosario, sin lograrlo, debido a que las líneas estaban saturadas de tráfico interurbano; pero sabiendo que las comunicaciones internacionales gozaban de alguna prerrogativa, llamaba a un familiar en Nueva York, para que a su vez éste hablara a Rosario y transmitiera su mensaje. Exagerada la nota, tal vez, pero que en otros tiempos y con otros medios de comunicación podía suceder, como veremos. Consigna un diario del mes de noviembre de 1890, que las comunicaciones entre la Colonia Chubut y Buenos Aires son tan defectuosas y tardías, que los habitantes patagónicos sufren el mayor aislamiento. "Los galeses instalados en el Chubut —añade la información— encuentran más fácil comunicarse con Inglaterra que con Buenos Aires"...

EL DESEO DE PROTEGER LAS BELLEZAS NATURALES de la acción depredatoria del lucro, motivó la creación de los Parques Nacionales", que constituye un movimiento de amplitud universal, pues la idea ha sido recogida y aplicada en todos los países que disponen de bienes naturales dignos de preservarse, para entregarlos al goce espiritual de todos los hombres y no a la explotación provechosa de unos pocos. En nuestro país, la doctrina de los Parques Nacionales nace con la donación realizada por el perito Francisco P. Moreno, el 6 de noviembre de 1903, de una cantidad de hectáreas en el bello Nahuel Huapi, con la condición de que ese reducto fuera conservado intacto y sin profanar por la mano transformadora del hombre. El ilustre sabio, geógrafo y explorador, señalaba en su nota el valor que tendría resguardar para las generaciones futuras la intangibilidad de esas bellezas. Años más tarde, por el 1911, un estudioso norteamericano, Bailey Willis, al recorrer la región por iniciativa del ministro Ramos Mejía, dejó trazado en tres o cuatro páginas de gran envergadura todo un plan para la organización de un Parque, con sus recreos, hoteles, caminos, etc., y siguiendo esas líneas se organizó el Parque Nacional Nahuel Huapi. Pero en realidad, nuestra actual Ley de Parques Nacionales es de octubre de 1934, y lleva el número 12.103. Claro que el fundamento de todo reside en aquel donativo patriótico del perito Moreno, y es recordándolo que anualmente en noviembre se celebra —como ocurre ahora—, la Semana de los Parques Nacionales.



★

EFEMERIDES DEL MES DE OCTUBRE

4 de octubre de 1766: Por disposición del rey español, las islas Malvinas quedan sometidas a la capitanía de Buenos Aires, recién devueltas por Francia, que no obstante la colonización de Bouganville, admite el derecho español sobre ellas; **10 de octubre de 1883:** Sale de Carmen de Patagones una expedición de marinos al mando del teniente Eduardo O'Connor, que practica estudios hidrográficos en el Negro, Neuquén y Limay y llega al Nahuel Huapi; **18 de octubre de 1920:** Muere en San Juan el coronel Jorge Luis Fontana; **19 de octubre de 1914:** Fallece el general Julio A. Roca; **21 de octubre de 1520:** Descubre Magallanes el estrecho de unión entre ambos océanos que lleva su nombre.

★

EFEMERIDES DEL MES DE NOVIEMBRE

6 de noviembre de 1536: Dicta el monarca español una capitulación a favor de Simón de Alcazaba para descubrir y colonizar las tierras situadas entre el Paralelo 36º Sur y el Estrecho de Magallanes del Pacífico al Atlántico; **10 de noviembre de 1887:** Ramón Lista procede a instalar su despacho gubernativo en Río Gallegos, trasladando de hecho la capital santacruceña que hasta entonces estaba en Puerto Santa Cruz; **22 de noviembre de 1918:** Muere en Buenos Aires el perito Francisco P. Moreno; **23 de noviembre de 1886:** La expedición de Fontana con los "Rifleros del Chubut" llega a la Cordillera y descubre el hermoso valle que fue colonizado con el nombre de 16 de Octubre.

ALIMENTOS BALANCEADOS PARA LANARES

Que acrecentarán la producción de su explotación ovina

RACIONE RACIONALMENTE CON:

forramez

LANARES

forramez

REPRODUCTORES LANARES

forramez

LANARES EXPOSICIÓN

Los que significan perfecta salud, más y mejor lana, mejores pariciones, pleno vigor de los carneros, mejor terminación para la exposición y venta.

SIMBOLIZA M CALIDAD **MOLINOS** RIO DE LA PLATA S.A.

LECTURAS

PRESENTACION DE LA OBRA TEATRAL "LA PARABOLA"

"La Parábola", drama en tres actos original de Jorge Alberto Arredondo, residente en Esquel, que obtuviera el 2º Premio de la Dirección General de Cultura de la Provincia del Chubut, el año 1961, fue interpretado por el elenco oficial de LRA Radio Nacional Buenos Aires, "Las Dos Carátulas", bajo la dirección de Adalberto Cuomo. Con motivo de su irradiación, el profesor Juan Wiener presentó la obra con el siguiente comentario:

Es derivación lógica de toda obra teatral de envergadura, suscitar en el pensamiento del espectador, inquietudes y dudas que lo llevan a sopesar los argumentos expuestos por el autor a través de sus personajes, y considerarlos a la luz de su propia forma de pensar para extraer una posición crítica que lo conforme.

Evidentemente, "La Parábola", obra teatral dramática de Jorge Alberto Arredondo, consigue ampliamente ese resultado. La audacia de su argumento y el profundo aunque no evidente contenido cristiano de su desarrollo, suscita en el espectador o radioyente una inquietud que lo conduce a una revisión de sus muchas veces preconcebidas ideas respecto de la religión y sus ministros. En este sentido la obra es trascendente.

La lectura de la obra evidencia en el autor una inquietud por trasladar al espectador una exhortación al retorno firme y seguro de la fe más pura, es decir, la más sólida.

Su desarrollo evidencia agilidad, aunque por ello mismo la hace difícil de ser adaptada para el radioteatro; no abunda en parlamentos, ni escenas largas y tediosas, haciendo gala su autor de elogiosa madurez para considerar temas tan arduos, como son los religiosos.

Jorge Alberto Arredondo contrapone en su obra dos planos, los que por momento mantienen distintos ritmos en su desarrollo. Uno, el material, en que todos reconocemos el cotidiano trajinar, con personajes comunes, casi vulgares, en los que podremos reconocer amigos, conocidos o parientes. El otro, el plano espiritual, que aparece en un principio apenas esbozado para continuar durante casi toda la obra como sombra del primero y hacer finalmente violenta irrupción, ocupando todo el ámbito de la escena y anonadar al espectador con un inesperado desenlace.

La contraposición entre el plano material, que ambienta al espectador mostrándole las miserias morales de todos los días en las que inocentes son presa de las circunstancias más ruines, y el plano espiritual, en el que el mismo inocente, por mediación de una fe pura, se eleva incluso sobre su condición humana, para desprenderse del cieno que le rodea y disponerse sobrenaturalmente a unirse a Dios, ofrece dificultades enormes que el autor ha sabido encarar.

En momentos en que todas las iglesias del mundo tratan de desembarazarse del más crudo fariseísmo, que me-

(Sigue en pág. 9)

EN PRENSA

Está en proceso de composición un libro más del brillante escritor salesiano y patagónico, doctor Raúl A. Entraigas. Se titula *Don Bosco en América*, y es un boceto biográfico de uno de los salesianos más eminentes que hayan actuado en nuestro Sur y en otras partes de América: el Padre Luis J. Pedemonte.

El Padre Pedemonte fue inspector salesiano en la Patagonia y Tierra del Fuego desde 1911 a 1924; luego actuó en Perú, Méjico y Cuba. Sus ochenta y cinco años plenos de obras meritorias están condensados en el libro que anunciamos.

EL POEMA DEL REINO BLANCO

Seguimos la ruta: ahora nuestro rumbo es hacia Melchior.

Al atardecer, luego de encontrar al paso témpanos cada vez mayores, altos e imponentes, estamos frente a las torres metálicas de Melchior, que dan una apariencia de seguridad, de vida más asentada definitivamente. Fondeamos a distancia. Recién mañana desembarcaremos.

Hace falta tener más ojos para abarcar debidamente la belleza que nos circunda. Nos rodean como una guardia silenciosa, expectante, estas moles de hielo en que la luz se irisa, los ojos se deslumbran, y el alma queda cautiva. Hay perfiles admirablemente recortados, en los que es fácil reconocer figuras. Contemplo así un rostro enorme de mujer, mirando hacia el cielo, con su larga cabellera hacia atrás, mojándose en el mar. Otros semejan catedrales, con sus ojivas, sus torres, su imponencia como de altares a dioses desconocidos... Vuelvo a recordar las creaciones mitológicas de los Onas, de que nos habla su tradición.

Esta noche hay cine a bordo, pero el público sale a cada momento a contemplar la clara noche fantástica, que no tiene sombras, esperando quizá el milagro de que estas extrañas moles tomen movimiento y empiecen con una danza en aquel magnífico escenario. Ningún milagro me parece aquí imposible, ni en las cosas ni en las almas... Es sencillamente maravilloso todo.

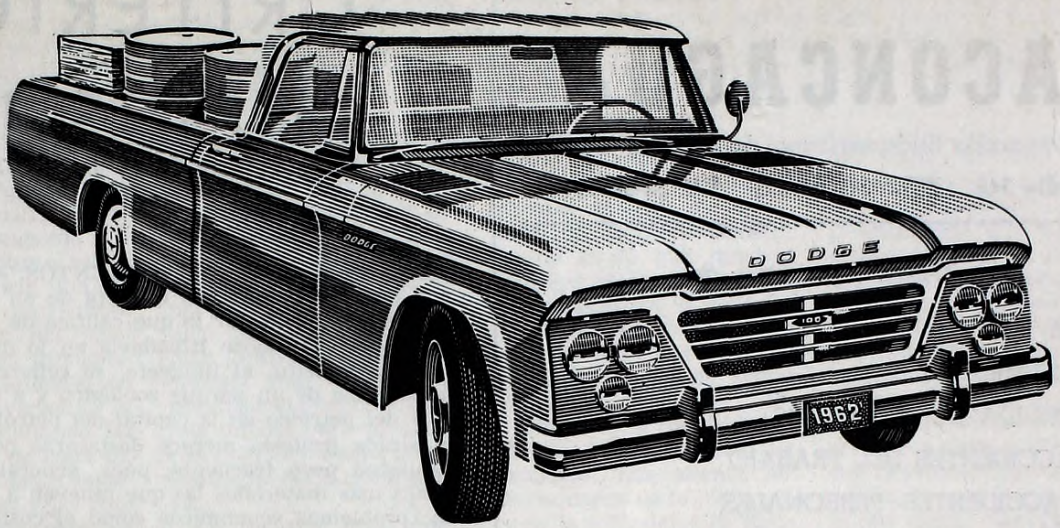
Así, llega al fin el sueño, en esta noche que no va a tener olvido. En la página de ese día, anoto:

Este es el Reino Blanco del Silencio,
cuya magia vinimos a turbar.
El albor de los hielos lo defiende
y lo guarda en su paz.
Miramos derivar pausadamente
raras formas de hielo sobre el mar;
tan hermosas, que casi se diría
que son los sueños que flotando van...
Nunca, ya nunca, mientras dure el tiempo,
este mundo impoluto olvidaré.
Con él tampoco olvidaré las almas
que en este viaje pude conocer.
Y me pregunto —¿Durará el recuerdo
de tanta dulce, plácida amistad?
¿O será como ese témpano gigante
que va perdiéndose en la inmensidad?—

La eterna duda nos perturba, aleve.
¿Para qué, para qué querer saber?
Dejemos al futuro la respuesta.
¡Que hoy nos baste CREER!...

ROSAURA SCHWEIZER (en el "Diario del primer viaje de turismo" a la Antártida Argentina)



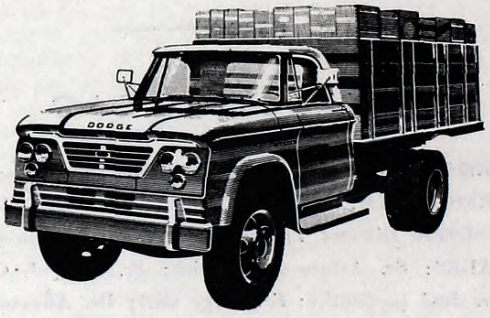


DODGE

62

el camión que tira como un cañón...

Aquí, en todo el mundo, DODGE es un camión de tiro largo y sostenido! Póngalo a prueba, cárguelo hasta el tope, condúzcalo por las cuestas más empinadas, por caminos de montaña... y aún donde no haya camino. Hágalo tirar por la trilla, por terreno fangoso, donde quiera y bajo todo clima.



El DODGE nunca se echa atrás!... Nunca se achica! Por eso se dice que DODGE... es un camión que tira como un cañón!

Concesionario exclusivo en Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego

FEVRE Y BASSET
CHRYSLER ARGENTINA

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

"ACONCAGUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S. A.

Lavalle 348 BUENOS AIRES T.E. 32-9481/9485

Opera en seguros de:

VIDA
INCENDIO
PERDIDA DE BENEFICIOS
ACCIDENTES DEL TRABAJO
ACCIDENTES PERSONALES
TRANSPORTES (Marítimos, Fluviales, Lacustres, Terrestres y Aéreos y Cascos de Embarcaciones)
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 AUTOMATICAS
AERONAVEGACION

DIRECTORIO

PRESIDENTE: Sr. Alejandro Braun Menéndez; **VICEPRESIDENTE:** Dr. Juan C. Pinasco; **SECRETARIO:** Dr. Clodomiro Hileret; **TESORERO:** Sr. José Marinucci; **VOCALES:** Sr. Arturo A. Bullrich; Sr. Juan J. Caminos; Dr. José L. Cantilo; Sr. Jorge Curi; Dr. Alberto N. Dodero; Sr. Julio A. Fernández Lascano; Dr. Carlos A. Menéndez Behety; Sr. Fernando J. Menéndez Behety; Dr. Juan C. Nougués; Sr. Francisco Orcoyen; Sr. Otto Tolderlund; **SUPLENTES:** Dr. Oscar Braun Menéndez; Ing. Eduardo Escasany; Sr. José A. Lackey; Sr. Eduardo J. Morgan; Dr. Alfredo D. Olaechea; **SINDICO TITULAR:** Sr. Dalmacio L. Botto; **SINDICO SUPLENTE:** Sr. Alfredo Peralta Ramos; **GEDENTE GENERAL:** Dr. Luis F. Orcoyen.

CRITERIOS DEL SUR

UNA CIUDAD SIN MONUMENTOS. — En nuestra edición de ayer publicamos la carta de un lector levantando su voz para condenar lo que califica de insensibilidad del pueblo de Comodoro Rivadavia en lo que hace a la cultura, al espíritu, al intelecto; se refiere especialmente a la carencia de un parque zoológico y a un museo histórico y del petróleo en la capital del petróleo argentino. Esta airada protesta merece destacarse porque revela una inquietud poco frecuente, pues, generalmente, son cuestiones más materiales las que mueven a la protesta pública: problemas económicos como el costo de la vida, políticos como la confusión institucional, sociales como el de la delincuencia, etc. Pero espirituales, culturales o algo que no se pese, se mida o se cuente en valores materiales, es casi una excepción, una sensible excepción. Desgraciadamente el lector indignado tiene razón y mucha. Comodoro Rivadavia se destaca en el concierto del país por una serie de detalles. El oro negro, que representa más de la mitad de la riqueza petrolífera argentina. Su importancia edilicia, que la hace la capital de la Patagonia. El viento. El Chenque. El juego. El costo de la vida. En todo ésto se destaca, pero no, precisamente, en bien de sus sufridos habitantes. Nos enorgullecemos de tener un Colegio Nacional de magníficas instalaciones. Nos envanecemos de contar con una Universidad, la más reciente del país, pero que puede competir con ventaja con la mayoría de las otras por su jerarquía profesional, su elemento humano —profesores y alumnos— y su dotación de materiales científicos y técnicos. Pero al mismo tiempo debemos avergonzarnos de contar con más cabarets que escuelas primarias y más lugares de juego —naturalmente no autorizados, pero conocidos de todos— que centros culturales. En cuanto a bibliotecas o museos, mejor es no menearlo como diría Sancho Panza. La Biblioteca Municipal fue desalojada para dar lugar al Banco de la Provincia. Signo de los tiempos y del lugar. Pesos en lugar de libros. Y el Museo, mejor dicho lo que fue la base de un Museo, encajonado en un sótano esperando la milagrosa mano que le diga "Levántate y anda".

Algo parecido ocurre con los monumentos a los próceres de la nacionalidad, a los que se han destacado en la historia de la humanidad por sus hechos, su valor, su sacrificio, su santidad, su grandeza. En todas las ciudades del mundo se pueden encontrar monumentos grandes o sencillos, que el reconocimiento popular ha erigido a sus héroes, pero aquí, en Comodoro Rivadavia, son muy pocos estos monumentos; y para peor, mal distribuídos. Si efectuamos un pequeño recuento habremos de advertir que como monumento de verdadera importancia sólo contamos el levantado a San Martín en el Barrio Cívico. Los demás son pequeños bustos que lógicamente tienen un profundo valor espiritual y merecen nuestro mayor respeto, pero no dejan de ser desproporcionados con la jerarquía que merecen los héroes que recuerdan. Así tenemos a Moreno en los jardines de la Municipalidad, y a Sarmiento en los del Jardín de Infantes, ambos en terrenos de propiedad pública pero cercados. El busto a Rivadavia está en Alsina y Rivadavia, y el del General Mosconi en Kilómetro Tres. Luego el monumento a la madre erigido en el Barrio Oeste y se termina la enumeración. Este último monumento —el de la Madre— fue costeado por la Peña Literaria y donado a la Municipalidad. Hermoso gesto que debieran imitar otras instituciones para hermosear una ciudad como la nuestra, que se destaca por todo menos por su belleza edilicia, su orden o su limpieza.

En otras ciudades del país se han hecho campañas pa-

ra dotarlas de parques, plazas, monumentos y lugares de recreo o esparcimiento para la población, con el decidido y caluroso apoyo del pueblo, que sólo necesita un impulso, alguien que lo galvanice para llevar adelante una idea. Se nos dirá que el momento no es el indicado para ocuparse de estas cosas ante la crisis, la falta de dinero, la inestabilidad y todos estos problemas materiales que nos abruman. Contestamos con otro interrogante. ¿No será que esta crisis, esta inestabilidad, todos estos problemas devienen de habernos olvidado del espíritu, de la caridad, del amor, de la belleza? — ("Crónica", Comodoro Rivadavia, 1-9-62).

SUCURSAL DEL BANCO INDUSTRIAL. Hace algunos años, funcionarios del Banco Industrial recorrieron la Patagonia en busca de un punto estratégico para abrir una sucursal de esa importante casa financiera del país. Estuvieron esos funcionarios en Río Gallegos, en Comodoro Rivadavia, y en Trelew, estudiando las características de cada zona, sus posibilidades inmediatas y futuras y las condiciones de vida, para posibilitar la radicación de funcionarios bancarios y de personal, con el menor costo de vida posible.

En aquel entonces, se dijo que las posibilidades para la creación de esa sucursal eran muy grandes y que su concreción se hallaba próxima. Han pasado, sin embargo, varios años y las razones que había entonces han aumentado notablemente. Hay más industrias, más necesidades, más urgencia en impulsar el progreso y menos dinero para afrontar, con medios propios, planes industriales de envergadura.

La sucursal más próxima, está ahora en Bahía Blanca, pero se trata de un establecimiento bastante desvinculado de la Patagonia. Incluso hay casos de créditos pedidos donde el Banco, después de conocer ligeramente, las circunstancias propias del caso, informó desfavorablemente de modo que muchos pedidos ni siquiera pudieron concretarse, no por mala voluntad sino porque se da una interpretación demasiado rígida al reglamento.

En la zona cordillerana, funciona una sucursal en Neuquén, que atiende las necesidades de la industria y en la zona del Alto Valle Los habitantes ubicados más al sur carecen de los medios apropiados de transporte y de comunicaciones, para hacer servir esa casa a sus intereses con alguna ventaja.

La industria del lugar con su gran desarrollo, las posibilidades que siempre existen en toda la Patagonia, obligan a reactualizar el proyecto de creación de una sucursal del Banco Industrial ya sea en Comodoro Rivadavia o en Trelew, para atender a un gran sector de hombres de empresa que luchan con grandes desventajas en su propósito de mejorar la Patagonia donde las fábricas determinan nuevas radicaciones humanas, elemento vital para toda marcha hacia adelante. ("Jornada", Trelew, 23|10|62).

LECTURAS

(Viene de pág. 6)

dra a su sombra como reflejo del siglo materialista en que vivimos, el mensaje de "La Parábola" tiene significación trascendente.

La incapacidad de los fieles por separar el mensaje divino de la Iglesia, de la condición humana de sus representantes terrenales, no es cosa nueva. Podríamos decir que lejos de ello, es condición humana y de siempre.

Ya los judíos subordinaron sus creencias a esa incapacidad, y así ansiaban un Mesías con poderes terrenales, un Mesías con ejércitos de ángeles que destruyeran el poder de Roma y sus legiones. Y Cristo murió en la cruz porque quiso que su reino siguiera siendo de otro mundo. Murió por no querer hacer milagros más que de amor y caridad. Resucitar muertos, curar enfermos y multiplicar panes, no eran los milagros que el pueblo ansiaba. Hubiera preferido la destrucción milagrosa de las legiones romanas, y que el fuego del cielo devorara las ciudades gentiles. Aspiraba a deslumbrantes procesiones triunfales, no a humildes pregones, por sublimes que fueran.

Hoy como ayer, todos buscan en las iglesias, mesías, sacerdotes, con poderes terrenos, y el reino de otro mundo se pospone a las comodidades de éste. Volvemos a hacer limosnas con pregoneros, a golpearnos el pecho y autollamarnos justos, y a discutir si es lícito curar en día sábado, y volvemos a crucificar a Cristo al atarnos a este mundo y despreciar el suyo.

Por todo ello la obra de Jorge A. Arredondo, apoyada en el simbolismo de la parábola del sembrador, nos obliga a un profundo examen de conciencia, tanto más urgente cuanto el materialismo ambiente nos está asfixiando.

En momentos en que la Iglesia Católica convoca a un Concilio Ecuménico, para, como lo manifestara JUAN XXIII, "barrer la casa, alhajarla y ofrecerla a todos los hombres de buena voluntad que quieran habitarla", el llamado contenido en "La Parábola" no debe ser desatendido.

Del punto de vista técnico, podemos aconsejar al radioescucha la máxima atención, pues la obra, escrita para ser representada, en cuyo caso los decorados y trajes harían lo suyo, a veces puede ser difícil ubicarse de no prestar atención a las diferentes voces. Una adaptación más fácil de interpretar hubiera debido agregar a la obra frases de presentación y parlamentos que posiblemente la hubieran hecho tediosa, anulando su característica más saliente: su agilidad.

Con estas recomendaciones y libres de todo prejuicio religioso, escuchemos "La Parábola" y dejemos que su trama lleve a nuestro espíritu el mensaje de su autor para luego serenamente juzgar sobre el valor del mismo.

PUBLICACIONES

Anales de la Academia Argentina de Geografía

El número cinco de sus Anales ha distribuído la Academia Argentina de Geografía, correspondiente al año 1961, que redondea el primer lustro de su existencia; cinco años en los que ha cumplido con fidelidad sus principios rectores, que son los de reunir a los más distinguidos tratadistas de esta ciencia, propender a la dilucidación de los problemas geográficos argentinos y fortalecer los lazos entre la geografía nacional y la foránea.

El nuevo volumen contiene numerosas e importantes colaboraciones de firmas prestigiosas. De Juan Manuel Zapatero López, reputada autoridad española en antigua cartografía americana, el texto improvisado de su disertación en la Academia sobre "Fortificaciones en ultramar - Nuevo continente en piedra"; Guillermo Furlong S. J., "Sarmiento y la geografía argentina"; Armando Braun Menéndez, "La Carabela"; Ernesto Reguera Sierra, "Estudio de la cartografía antigua"; Eliseo Varela, "La ley Nº 12.696", "Ley de la carta"; Jorge J. Heinsheimer, "Hielo continental, Islandis y el campo de hielo patagónico. Un estudio en terminología glaciológica"; Julián Pedrero, "Islas misteriosas del austro americano, Tierra del Fuego, Malvinas, Elisabethides"; Guillermo Schultz, "Tadeo Haenke y la geografía rioplatense"; José Liebermann, "Juan Moreteau, geógrafo y pionero agrario en la Patagonia, 3 de mayo de 1870 - 18 de setiembre de 1951". Completan los "Anales", justicieros recuerdos para socios de la Academia fallecidos, comentarios bibliográficos y una notícula reclamando contra la confusión que el error y la desaprensión crean en torno al topónimo austral, "Pasaje de Hoces".

SOBERANA
La yerba de los buenos ratos

BREVIARIO AUSTRAL

PEQUEÑA BIOGRAFIA

Sixto Barreto. — Un humilde criollo chapado a la antigua, Sixto Barreto había nacido en Diamante, provincia de Entre Ríos. Prestó servicios en la Armada Nacional y posteriormente fue baquiano de las comisiones de límites.

Pobló un campo situado en la margen izquierda del río de los Perros, en la zona del lago Argentino, e introdujo en él algunos vacunos y una numerosa manada de yeguas. No se avenía a la crianza de ovejas, que consideraba un trabajo propio de extranjeros, y recién en 1927, urgido por el resultado negativo de la explotación de ganado mayor, introdujo una reducida majada, de la cual no supo obtener beneficios.

Bondadoso y acogedor en su pobre rancho, al que concurrían todos los desocupados de la región, no alcanzó nunca un mediano bienestar. Murió solo y pobre, hace un cuarto de siglo. (E. A. Correa Falcón, en "Vidas patagónicas").

EL CALAFATE

El calafate, "knonek" en tehuelche, es un arbusto espinoso de hojas pequeñas y coriáceas llamado Berberis heterophylla y Berberis buxifolia. Produce un pequeño fruto —baya— muy abundante, que destila jugo intensamente morado, de sabor agridulce. Este líquido tiñe la boca, labios y dientes, y tratado adecuadamente fermenta, pero los indios no lo utilizaban para fabricar bebidas. De sus abundantes semillas obtenían antiguamente una sustanciosa harina, que empleaban para amasar tortas con grasa, que luego tostaban sobre piedras planas puestas al rescoldo de los fogones. La corteza y la raíz contienen berberina, colorante amarillo que los tehuelches utilizaban para teñir sus quillangos y preparar pinturas. Este arbusto es una bendición de la naturaleza en la región austral, pues cuando maduran sus frutos, todas las especies de aves, excepto las rapaces, se hartan de ellos. Sus flores son pequeñas y de hermoso color amarillo. (M. Llarás Samitier" en "El descubrimiento de la Patagonia").

GEOGRAFIA ECONOMICA

Chubut: superficie territorial, 225.723 kms. cuadrados; población, 142.195 habitantes; ganadería (ovinos) 5.500.000 cabezas; producción de lana, 19.500 toneladas; superficie cultivada, 20.000 hectáreas; producción agrícola-frutera, 75.000 toneladas; produccción pesquera, 1.000.000 de kilos. Posee fuentes de petróleo, bentonita, caolín, salinas, calizas, aluminio, plomo, zinc, carbón, plata, cobre, etc.

Santa Cruz: superficie territorial, 277.000 kilómetros cuadrados; población, 52.853 habitantes; ganadería (ovinos) 7.000.000 de cabezas; producción de lana, 23.000 toneladas. Posee fuentes de petróleo, caolín, carbón, plomo, plata, etc.

CLIMA ANTARTICO

El de la Antártida es un clima intensamente frío, y excepcionalmente la temperatura es superior a los 0°C. La única precipitación es la nieve y únicamente en las partes próximas al mar llueve en raras ocasiones. Las temperaturas mínimas registradas han sido de 59°,4C bajo cero en la barrera de hielo Ross en 1912; de 74°C bajo cero en el observatorio norteamericano del Polo Sur en 1957; de 56°,4C bajo cero en la base Argentina General Belgrano en 1957 y de 88°,5C. bajo cero en la estación soviética Vostok, en 1960. En la Antártida soplan vientos de hasta 240 kilómetros, velocidad registrada en la Tierra Adelia, y son frecuentes las velocidades de 70 kilómetros. El viento levanta grandes cantidades de nieve, la que al ser arrastrada forma el llamado "Viento Blanco".

MUSEO

El 25 de abril de 1958 quedaba inaugurado en Río Gallegos el Museo Regional de Santa Cruz, cuya fundación data de 1957, formado sobre la base de donaciones hechas por el Colegio Nuestra Señora de Luján, de Río Gallegos. Actualmente el museo santacruceño cuenta con unas 11.000 piezas perfectamente catalogadas y distribuidas, abarcando aspectos de arqueología, craneología, botánica, zoología, mineralogía y paleontología, entre estos varios fósiles invertebrados. Entre las importantes donaciones que han enriquecido su material, figura una colección de armas antiguas y modernas y otra de esculturas indígenas, provenientes de la Base Naval de Río Gallegos. Dirige el Museo Provincial de Santa Cruz el sacerdote salesiano, Rvdo. Padre Dr. Manuel J. Molina.

ALTURAS DEL CHUBUT

El territorio de la Provincia del Chubut va escalonándose desde la costa a la Cordillera, presentando aquí y allá algunas elevaciones no muy pronunciadas, como el Pico Salamanca, las sierras de San Bernardo, Curru-Mahuida, Nevada, Talagapa, El Mirador, Zeballos, Monte Triste; los cerros Bororo, de los Vientos, Monte Grande, Loncotrapial, Quichaura, Olte, etc. En la zona andina se encuentran las mayores alturas, como los picos Pirque, Cholila, Piltriquitrón (parte de éste está en territorio rionegrino), Epuyén, Rivadavia, Lelej, Peladito, Esquel, Situación, Nahuelpan, Thomas, Colorado, La Langley, Corcovado, La Piedra, Desnudo, Cumbre Negra, Gato, Dedo, Katerfeld, Guía, Claudio, etc.

Argentina Austral

AÑO XXXIV
Nº 372/373
OCTUBRE - NOVIEMBRE DE 1962

SUMARIO

12 — ARMANDO BRAUN MENENDEZ. La Carabela.
19 — R. GORRAIZ BELOQUI. Estudio de la crónica de un esclavo de los pampas.
22 — Tallas de Atilio Rossi Demo.
24 — Nosotros y las ovejas.
25 — Diploma español.
25 — ENRIQUE M. PUEYRREDON. Infección por cortar las colas en los corderos.
26 — Red vial argentina.
27 — Entrenamiento Firestone.
27 — 170.000 chilenos en la Patagonia, o el problema de la inmigración irregular.
28 — La moda en Comodoro Rivadavia.
31 — REDACTOR VIAJERO. Charlas e impresiones del camino.
33 — El niño y la enseñanza regional.
35 — Poetas del Sur - "Sosiego" y "Silencio" por "Boyero" (santacruceño).
36 — Bautizo a este buque... "Shell-Guaraní".
39 — Dique Ameghino.
41 — Capitán Ausonio L. Colombo.
43 — El impuesto agropecuario y otras cargas sobre la lana.
44 — Gas, petróleo y economía.
46 — Gobernador a pedido.
47 — Viaje del ministro del Interior hasta Tierra del Fuego.
48 — Semana de la Patagonia.
53 — Sierra Grande. Su significación económica para el país y el norte patagónico.

SECCIONES

2 — En este mes a través del tiempo y efemérides.
6 — Lecturas.
8 — Criterios del Sur.
10 — Breviario Austral.
55 — Patagonia al día.

Revista publicada por la
Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora
de la Patagonia

Director
Tomás Gonzalo

Redacción y anuncios:
San Martín 50
T. E. 33-0503/09
Buenos Aires

PROPIEDAD INTELECTUAL
700943

ORIGINAL VARIEDAD de dulces



DULCES DE:
Corinto negro
Manzana
Grosella colorada
Frambuesa con guinda
Uva espina
Cereza negra
Michay
Pera

Maqui
Coyote
Durazno
Boysenberry
Grosella negra cassy
Frambuesa
Zarzamora
Cereza corazón de paloma
etc.

JALEAS DE
Membrillo
Guinda
Grosella negra
Uva espina
Manzana
Grosella
Ciruela
Cassi
etc.

Elaborados al estilo familiar europeo con frutos de cultivo y típicos de la cordillera patagónica

DULCES
LOS LAGOS



ACUARELA DE CARLOS PUNCEL

"... ¡Allá iba la carabela descubridora rasgando la onda azul en su curva flexible de golondrina, suelta y alegre como su nombre cantante, abultada y robusta como la imagen de arte infantil tallada en su tajamar macizo!" — (Groussac, "Mendoza y Garay").

La Carabela

por ARMANDO BRAUN MENENDEZ

LA carabela tiene ganado un lugar prestigioso en la historia de la humanidad. Se halla, por así decirlo, consustanciada con los primeros navegantes, las memorables travesías oceánicas y sus descubrimientos sensacionales; y de tal modo, que no pueden señalarse aquellos marinos ni hacer la exposición de sus hazañas sin mencionarlas. Los nombres de estas carabelas han entrado en la inmortalidad junto con los de aquellos navegantes que las condujeron hacia lo desconocido para encontrar y cubrir toda la dimensión de nuestro planeta; así Colón y la *Santa María,* Magallanes y la *Trinidad* y la *Concepción,* Elcano y la *Victoria,* Hoces y la *San Lesmes,* Ladrillero y la *San Gerónimo,* Drake y la *Pelicano* —rebautizada al entrar en el Pacífico como *Golden Hind*—, Cavendish y la *Desire*, Van Noort y la *Mauricio,* Le Maire y Shouten y la *Concorde,* los hermanos Nodal y *Nuestra Señora de Atocha* y la del *Buen Suceso...*, para no mencionar sino las más conocidas. La carabela es, además, un símbolo de osada aventura y una expresión cartográfica. Su silueta característica, formada por una sola cubierta, los alterosos castillos en ambos extremos y sus tres mástiles con las velas cuadras o latinas, la encontramos dibujada en todos los mapas que señalan durante dos siglos (para ser precisos, desde 1450 a 1650) el avance del hombre en el mundo que Dios le tenía destinado y que ha de descubrir palmo a palmo con denodado esfuerzo y sacrificio. No es extraño, entonces, que la carabela atrajese la admiración de los curiosos de la historia marítima universal y fuera sujeto de minucioso estudio por los investigadores. Aficionado como soy de la historia de la geografía, la carabela ha sido siempre motivo de mi predilección (1). Tengo sobre mi mesa de trabajo su modelo reducido; sueño con ella, y en ella navego en sueños a través de mares imaginarios, inmensos y azules.

La carabela parece haber tenido origen árabe. El nombre se deriva de cárabo, embarcación ligera, de dos palos y la popa levantada, utilizada en sus costas y en el Mediterráneo por los árabes en la pesca y en el transporte marítimo. La carabela se creó a principios del siglo XV teniendo en vista aquel modelo, pero reforzado el casco, aumentada la arboladura y disponiéndose el velamen de tal manera que le permita ceñir el viento a los tres cuartos. Pronto habría de demostrar sus cualidades marineras que la hacían apta para la navegación ultramarina.

La carabela representaba un avance notable sobre las naves anchotas y pesadas, de difícil maniobra, que vemos dibujadas en los Libros de Horas de la Edad Media al ilustrar la ilusionada navegación de los cruzados hacia Tierra Santa, y las oprobiosas galeras, naves alargadas de impulsión a remo, ambas de uso por entonces en el gran mar interior y en las costas europeas que baña el Atlántico. Mediante la carabela el hombre se animará a navegar sin tener tierra a la vista, a salir mar afuera, y correr sus riesgos, impulsado por esa curiosidad obsesionante de saber ¡qué hay más allá!

Fueron los portugueses quienes, los primeros, supieron darle forma definitiva a estas naves ligeras, pero sólidas —no más de doscientas toneladas—, de dimensiones proporcionadas; y las utilizaron con éxito en sus exploraciones marítimas de las costas de Africa, empujadas cada vez más al Sur hasta doblar el cabo de Buena Esperanza (1486) y alcanzar por ese camino las Indias Orientales, las soñadas tierras de las especies. A los portugueses siguieron los marinos españoles, quienes, con carabelas, buscaron las mismas atractivas islas por inverso camino, el de

(1) He apuntado el tema en numerosos trabajos que menciono en la bibliografía.

Occidente, logrando de paso dar con un nuevo mundo (1492). Luego su uso se generalizó y con ellas se completa el primer ciclo descubridor, y también con ellas los hombres de Europa se lanzan a la conquista y colonización del resto del mundo.

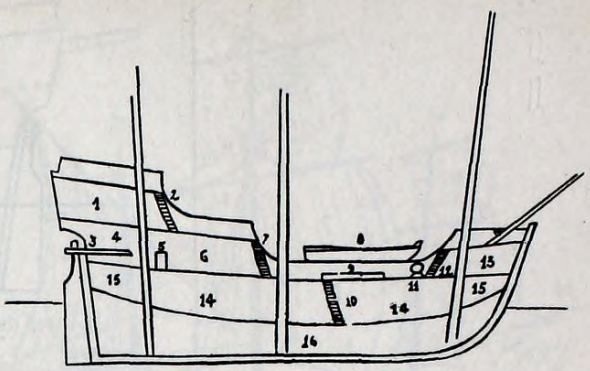
Aun cuando se ha escrito mucho y muy bueno sobre la carabela, como puede advertirse en la Bibliografía que esbozo al término de este trabajo, he caído en la tentación de emprender la tarea por mi cuenta. Me propongo, pues, divulgar a la carabela mediante un estudio simplemente esquemático, trabajo en el cual me propongo dar a conocer sus dimensiones, los métodos y elementos utilizados en su construcción, su disposición interna, su arboladura y velamen; y se recuerden en particular la existencia de sus tripulaciones a bordo y cuáles eran la bebida, el alimento y el alumbrado; cómo transcurrían los días con su secuela de quehaceres, afanes alternados de diversiones; en fin, cómo se navegaba en ellas.

He aquí mi modesto aporte para el conocimiento de la carabela. El modelo que tengo "in mente" y que describo está más cerca de la *Trinidad* y la *Victoria* de la escuadrilla de Hernando de Magallanes que de la inmortal *Santa María* de Cristóbal Colón, pues aquéllas se vinculan al descubrimiento del extremo de la América meridional e interesan por tal causa y en mayor medida a la historia de nuestra geografía.

Casco y distribución interna

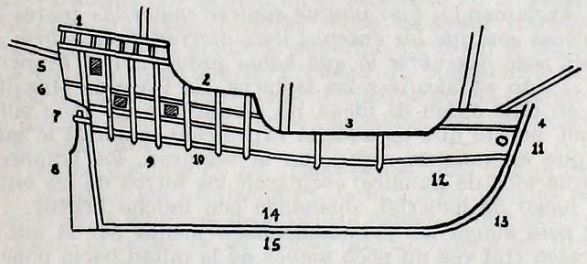
El casco de las carabelas era construído con arreglo a la fórmula enunciada como: "as, dos tres", la que relaciona el puntal (altura), la manga (ancho) que debía ser doble en proporción y triple la quilla. Lo mismo puede decirse de la fórmula: "uno-tres" que condicionaba la manga con la eslora (longitud de proa a popa). Son éstos los principios técnicos que se aplicaban y se aplicarán por dos siglos cada vez que se emprendía en gradas la contrucción de una de estas naves destinadas a la navegación de largo curso; y fueron, lógicamente, las normas aplicadas, según veremos, en la reconstrucción de la celebrada *Santa María,* la que fue realizada en dos ocasiones memorables; al celebrarse en 1892 el IV aniversario del descubrimiento de América, costeada por el gobierno español para ser obsequiada a los Estados Unidos; y otra vez para su exhibición en la Exposición de Sevilla en 1929, obra que se ejecutó bajo la intervención directa del capitán Julio Guillén, el notable historiador y geógrafo. Las dimensiones aplicadas fueron poco más o menos las siguientes:

Desplazamiento = 180 a 220 toneladas,
eslora (longitud) = de 20 a 23 metros,
manga (ancho) = 8 metros,
puntal (altura) = 4 metros,
puntal en la toldilla = 8 metros,
puntal en el castillo de proa = 5 metros.



CORTE

1. *Cámara*
2. *Escala de acceso a la toldilla*
3. *Caña del timón*
4. *Escandalar*
5. *Bitácora o mortero*
6. *Entrepuente*
7. *Escala de acceso a la tolda*
8. *Batel*
9. *Escotilla*
10. *Escala de acceso a la bodega*
11. *Cabrestante*
12. *Escala de acceso al castillo de proa*
13. *Tilla*
14. *Bodega o cala*
15. *Pañoles*
16. *Sentina*



CASCO

1. *Toldilla*
2. *Tolda o alcázar*
3. *Cubierta*
4. *Castillo de proa*
5. *Popa*
6. *Espejo de popa*
7. *Codaste*
8. *Timón*
9. *Bulárcamas*
10. *Cintones*
11. *Escobén*
12. *Amurada*
13. *Roda*
14. *Carena*
15. *Quilla*

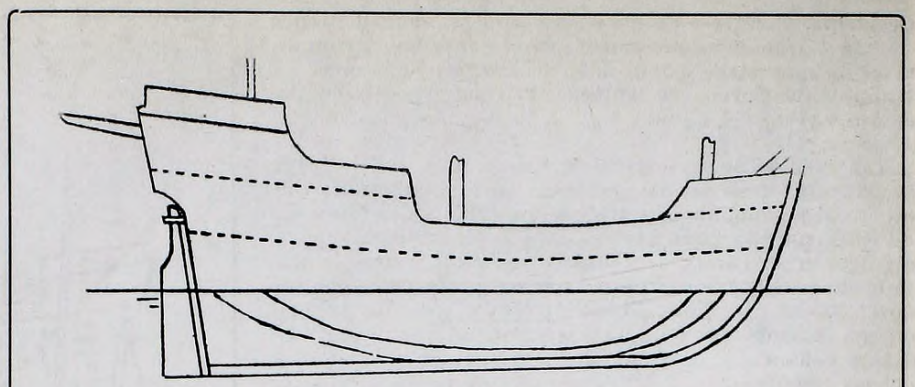
La proporción de "uno a tres" (manga con eslora) se mantendrá por muchos años, con tendencia a llevarla a la de "uno a cuatro" cuando se aumenten los palos y haya mayor velocidad y mejor gobierno.

La línea del casco, o sea su aspecto exterior, se caracterizaba por la elevación de su proa y a la popa. Descontado el corto trecho de cubierta, poco más o menos un tercio del largo total, comprendido entre los palos mayor y trinquete, la silueta se alzaba a proa con el *castillo* o *tilla,* de cuyo extremo se desprendía el bauprés. Del palo mayor hacia popa se alzaba otra cubierta llamada *tolda* o *alcázar,* y en su extremo la *chupeta* o *chopa,* alojamiento principal; sobre ella se extendía la toldilla, la parte más elevada de la carabela, de donde arrancaba el palo de mesana, asomaba el gran farol y se desprendía del espejo de popa el *botalón.*

El casco no tenía otras aberturas, observando de proa a popa, que el *escoben,* por donde se cobraba el ancla, los ojos de buey de las cámaras, alguno que otro ventanuco en el entrepuente o *escaldar* para pasos de aire o boca de salida de alguna eventual pieza de artillería, y, finalmente, la *lemera,* abertura a popa por donde se introducía la caña del timón.

Para reforzar el casco exteriormente se afirmaban sobre la obra muerta (tilla o alcázar) unos cintones de madera dura en sentido horizontal, y sobre éstos, a guisa de protección, las *bulárcamas,* listones gruesos que se clavaban en sentido vertical. Estos contrafuertes constituían la característica saliente de la carabela.

Sobre la cubierta principal, el *combés,* y en ambos costados se calzaban dos embarcaciones menores: el *batel* y la *chalupa;* ocasionalmente, un *chinchorro.* El batel, lan-



Línea de Agua

cha grande de unos ocho metros de eslora con siete u ocho bancos para remos pareles y un aparejo para izar una vela latina, rara vez se metía a bordo, pues, debido a su tamaño, casi cubría el combés. Para aliviar esta cubierta ya bastante abarrotada de cosas: escotilla, cabrestante, fogón, anclotes, rollos de cabo, etc., se lo dejaba a flote y se lo llevaba a remolque.

El batel constituía un elemento imprescindible durante los viajes de exploración y se lo hacía preceder a la carabela en los pasos y estrechos de difícil o desconocida navegación. Así lo hicieron, como sabemos, los descubridores del estrecho de Magallanes. También servía para remolcar a la carabela en períodos de calma, o para entrar en puerto. La chalupa, menor que el batel, era de popa ancha y poco calado, con cuatro o cinco bancadas para remos pareles; junto con el chinchorro, aun más reducido, servía para los mandados a tierra y la pesca. Ambos, chalupa y chinchorro, se izaban y calzaban dentro de la carabela cuando ésta salía a la mar.

La disposición interna de la carabela la podemos describir con auxilio del gráfico que representa un corte de la misma: la parte más elevada es la cámara, habitación del almirante o capitán de la nao, que en las carabelas de mayor porte podía dividirse en dos o tres recintos o camarotes para dar cabida a algún funcionario de elevada jerarquía. Desde la cámara se tenía acceso a la tolda o alcázar, cubierta que se cerraba con una sólida baranda y era reservada para el uso de quienes dirigían la maniobra. Una escala conducía desde el alcázar al techo de la cámara, o sea la toldilla; y por una segunda se bajaba al combés. Debajo del alcázar se extendía la cubierta principal, corrida de popa a proa, la que, en un primer tramo se llamaba el *escaldar,* recinto alumbrado por la *lemera* y por donde se introducía, como hemos dicho, la caña que movía el timón cuyo movimiento se ayudaba con las amarras que corrían sobre argollas afirmadas en cada banda. Hacía también el escaldar las veces de caseta de gobierno o cuarto de derrota. Lo seguía el *entrepuente,* que servía de alojamiento a los pilotos, escribanos u otros factores principales que contituían la plana mayor de la armada, quienes aseguraban de noche su intimidad extendiendo, colgadas del techo, unas lonetas a manera de divisiones. A la altura del palo mayor se salía a la intemperie, en aquella cubierta denominada el combés, maremágnum de cosas, y desde allí se penetraba en el castillo de proa o tilla, lugar donde se alojaban los marineros. Adosada a la tilla una escala conducía a la cubierta de proa, donde se atenderá la maniobra del trinquete y el bauprés.

Por una escotilla abierta en mitad del combés se tenía acceso a la bodega o *cala,* de escasa altura, que recibía diversas denominaciones especiales que distinguían los compartimientos en que ésta se hallaba dividida: los *pañoles* a proa y a popa, donde se guardaban las municiones, herramientas, armamentos y otros valiosos pertrechos; en el medio, el *sollado,* donde artesanos, criados, pajes y otra gente menuda extendían sus esterillas, frazadas y capotes para dormir; y luego la *bodega* propiamente dicha, donde se almacenaba el bastimento: pipas, barricas, bultos, vasijas, y se acondicionaba la leña y las mercaderías "de rescate" que se destinaban al trueque con los aborígenes. Debajo de la tablazón del piso de la bodega, y limitada por la quilla, se extendía un hueco que se denominaba la *sentina,* donde se depositaban las aguas que se hubiesen filtrado por las fisuras del casco y cubiertas, las que se extraían mediante rudimentarias bombas de achique cuya descarga se hallaba en las proximidades del palo mayor. Dentro de la sentina se dejaban también escurrir los orines, cuyo grado de fetidez servía para medir la mayor o menor cantidad de agua acumulada.

Arboladura y velamen

La carabela arbolaba, en general, tres palos o mástiles, contados desde popa a proa: el árbol de *mesana,* el *mayor* y el *trinquete.* A estos tres debemos, sin embargo, agregar un cuarto, el *bauprés,* que se perfilaba a proa, más enhiesto que lo común en los veleros de época posterior o de nuestros días, a fin de permitirle izar una vela. Había carabelas de cuatro palos y hasta de cinco; pero en esos casos se utilizaban exclusivamente velas latinas. La carabela clásica, repito, tal como la vemos dibujada en los mapas y portada de los libros de la época, llevaba aquellos tres palos: mesana, mayor y trinquete.

En el palo mesana se izaba desde una larga *entena* una vela latina o triangular. La entena estaba formada por dos piezas o masteleros superpuestos y unidos mediante fuertes ligaduras de cuerda; su movimiento de extensión o reducción permitía aumentar y disminuir el volumen del paño al capricho del viento. La entena iba generalmente forrada en cuero de vacuno para facilitar su conservación. Este dato lo confirma una frase de Magallanes, tan heroica como sugerente. Al discutir con alguno de sus capitanes, los que una vez alcanzado el Estrecho recomendaban regresar a España, expresó su resolución de proseguir, exclamando: *que aunque supiese comer los cueros de las vacas con que las entenas iban aforradas, él habría de seguir para descubrir lo que había prometido al Emperador...* esto es, alcanzar las Molucas. La frase de Magallanes, en otro orden de ideas, no resultó ser un vano eufemismo, puesto que en aquella expedición inmortal lo mismo que en muchas otras que la seguirán, los hombres, enloquecidos de hambre, cocinaron los forros de las entenas, luego de haberlas ablandado con mucho hervor.

El *palo mayor* se levantaba más o menos por la mitad del casco (tal vez un poco menos de la mitad hacia popa), y era portador en lo alto de una plataforma redonda de madera llamada *gata* o *gavia* (la *cofa,* en la actualidad) donde cabían uno o dos vigías. Llevaba dos velas cuadras, o rendondas, o de cruz (llamadas así porque alternando con escudos e imágenes, solía pintarse en ellas el símbolo cristiano). La de más arriba se llamaba de *gavia* y la otra con el nombre del palo: la *vela mayor,* la que estaba compuesta de tres partes: el *papahigo* o *maestra* (central y principal) y las *bonetas,* lonjas rectangulares que se le añadían de cada lado, uniéndolas con fuertes ataduras, las *bazadas,* para aumentar la superficie del paño. Las velas colgaban de las vergas, que eran también formadas de dos piezas para servir el mismo propósito de adecuar al viento reinante la mayor o menor extensión de la vela.

El *trinquete* llevaba asimismo dos velas cuadras: la gavia y la vela de trinquete.

Los palos se clavaban en la quilla y se afirmaban con refuerzos al cruzar las cubiertas para ser asegurados, finalmente, en las barandas, y más abajo de ellas, en las mesas de guarnición, en una y otra banda, por cabos gruesos de cáñamo: los *obenques,* entre los cuales se ataban trozos de cuerda transversales que permitían a los marineros subir hacia la cofa, para montar guardia, o hacia las vergas o masteleros y la entena para la maniobra de aferrar o extender el paño.

Y llegamos al *bauprés,* el que desde una verga o mastelero llamado *tormentín,* llevaba colgada una vela trapezoidal, más ancha que alta, denominada la *cebadera.* Esta llevaba generalmente estampada una Cruz de Cristo, la que presidía de tal manera simbólica el avance de la nave descubridora.

Finalmente, debemos mencionar otro palo, pero esta vez horizontal, el *botalón,* que sobresalía desde popa, en el que, por una escota, se ataba y maniobraba la vela latina del palo mesana.

Armamento, alumbrado, empavesado e instrumental

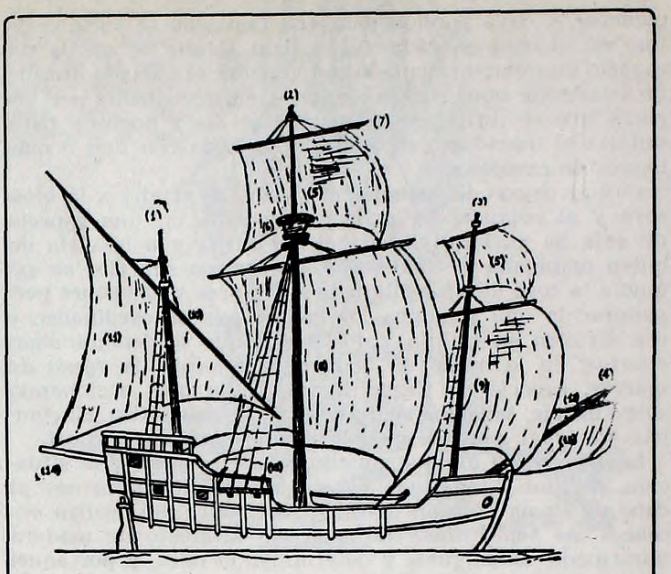
Los viajes marítimos de las carabelas en su período histórico (siglos XV y XVI) no eran únicamente de índole descubridora de nuevos mares y tierras; pues las había también en son de conquista; y ésta no se realizaba sin el despliegue de armas. Debemos referirnos tanto a las que correspondían a la dotación de la nave como a las armas que utilizaban los tripulantes.

El armamento o artillería de las carabelas comprendieron durante los primeros años las *lombardas* y los *falconetes,* y de menor calibre que éstos las *espingardas, culebrinas,* llamadas también *pasamuros,* que arrojaban a distancia discreta pelotas (o balas) de piedra o de hierro. Estas variedades, a las que solemos llamar cañones, iban colocadas sobre cubierta ai aire libre y emplazadas, generalmente, en las cuatro esquinas de la toldilla o del alcázar, o a proa, a ambos lados del bauprés. Los primeros servían de defensa y los últimos para la persecución. En su parte más ancha, los falconetes llevaban una horquilla que se encajaba sobre la borda. Más adelante se incorporarán verdaderos cañones, atrincados en sus cureñas que se emplazan y alinean en el entrepuente, frente a sus troneras. Esta artillería era servida por los *lombarderos,* especialistas que se reclutaban por lo general entre los alemanes, raza inclinada por naturaleza al estrépito de las armas. Sabemos que la *Santa María* estaba artillada con cuatro falconetes situados dos de ellos en la toldilla y a ambos lados del farol almirante, y otros dos en la tolda; y por cuatro lombardas, las que durante el combate podían asomar la boca por unas aberturas o portas abiertas en el casco a la altura del escaldar.

Las carabelas que actúan en el escenario de la América Meridional presentan mejoras sobre la *Santa María,* en cuanto ofrecen una artillería superior, tanto en la defensa como en el ataque. Así la *Trinidad* de Magallanes lleva, además de la artillería reglamentaria que poseía cuando se adquirió, un repuesto de varios falconetes, lombardas gruesas y pasamuros.

Lo mismo diremos de las armas protectoras que utilizan en el combate los peninsulares de entonces. Quienes emprendieron la empresa magallánica sabían a qué atenerse en cuanto al poder de las armas que utilizaban los indios cuando se tornaban belicosos. Los hombres de pelea de las carabelas iban bien cubiertos a fin de parar o amortiguar los flechazos, lanzazos, pedradas y golpes de maza nativos. Para ello usaban casco y armadura de hierro. Del inventario resulta que cargaron a bordo de las cinco naos que componían la escuadrilla de Magallanes *cien coseletes con sus armaduras de brazos y espalderas y capacetes; y cien petos con sus barlotes y casquetes, más doscientos rodelas.* Pero como los castellanos no se resignaban a recibir los golpes, sino que iban bien dispuestos a darlos y devolverlos, llevaban también armas más contundentes: *sesenta ballestas con doscientos sesenta docenas de saetas..., cincuenta escopetas* (más adelante aparecerán los arcabuces y mosquetes), *noventa y cinco docenas de dardos y mil lanzas,* amén de profusión de picas y de chuzos.

De todos estos elementos bélicos, pasivos y activos, cuidaba a bordo el *armero.* El armamento de los oficiales es el mismo, con una sola variante: la espada, en particular el jefe: *seis hojas de espada que llegaron de Bilbao, las cuales tomó el capitán,* apunta el inventario de dicha Armada.



ARBOLADURA Y VELAMEN

1. *Palo Mesana*
2. *Palo Mayor*
3. *Palo Trinquete*
4. *Bauprés*
5. *Vela de gavia*
6. *Cofa*
7. *Jergas*
8. *Vela cuadra mayor o papahigo*
9. *Vela cuadra trinquete*
10. *Entena*
11. *Vela latina o triangular*
12. *Tormentín*
13. *Cebadera*
14. *Botalón*
15. *Obenques*

La iluminación durante las travesías oceánicas, y tomando en cuenta lo inflamable de sus elementos, era cuidada con particular preocupación; y quienes infringían las reglas se hallaban sujetos a duros castigos. La luz principal consistía en el farol que se alzaba sobre la baranda de popa, en la toldilla, llamado "farol del almirante", puesto que servía de guía en la navegación nocturna de las escuadrillas. Otra luz era la que alumbraba permanentemente la *bitácora* en el escaldar frente al hombre del timón que sostenía el rumbo. Se llevaban también candelas y velas de sebo. El uso de estos elementos movibles era limitado. La gente se entregaba al reposo bien temprano, en cuanto caía la noche, y las únicas que permanecían prendidas eran las linternas que guiaban los pasos de los serenos o imaginarias.

Las carabelas poseían profusión de banderas. Estas servían para señalar la nacionalidad; la presencia a bordo del rey (el *pendón real*), o de sus representantes, la del almirante y otros personajes; y también se usaban como medio de expresión festiva (el empavesado), o de comunicación entre las naos. En la Armada de Magallanes se llevaban ochenta gallardetes, oriflamas, pabellones, banderas y otras insignias de esta naturaleza.

Lo más importante en la carabela cuando en su estela dejaba la costa para internarse en el mar desconocido, era el instrumental de navegación. Para orientarse en la inmensidad oceánica, tomar el rumbo deseado y llegar a buen puerto ya no bastaba tener ojo marinero. También se llevaba a bordo cuanta novedad pudiera ayudar a los pilotos en el empleo de la cartografía, el cálculo astronómico y la navegación de altura, entonces ciencias incipientes. Por de pronto, las *cartas de marear,* que no eran sino sendas copias en pergamino del *Padrón Real,* carta del mundo conocido donde la situación de los lugares descubiertos se mantenía al día. Esta tarea corría a cargo del piloto mayor del reino, radicado en Sevilla. Solían llevarse asimismo globos terrestres.

Para medir el tiempo se utilizaban los relojes de arena o *ampolletas,* formados por dos recipientes de cristal comu-

nicantes, y cuya porción de arena tamizada se vaciaba de uno en el otro en cada vuelta, con lo que se medía un espacio de tiempo calculado; en general, el vaciado duraba un cuarto de hora. Las ampolletas eran vigiladas por los pajes, que se turnaban en su manejo día y noche y para señalar el transcurso de cada media hora con uno o más toques de campana.

Con el objeto de sostener el rumbo se acudía a la *bitácora* y al *compás*. La primera consistía en una especie de caja de madera, situada en la crujía y a la vista de quien manejaba el timón. En su extremo superior se extendía la *rosa náutica* dibujada en colores vivos sobre pergamino, la que señalaba los cuatro puntos cardinales, y era dividida en treinta y dos partes que se denominaban *cuartas;* en la mitad de la rosa se colocaba la *aguja de marear,* especie de flecha imantada, la que, accionando sobre un eje, señalaba siempre el norte magnético. El compás era igual, pero de menor tamaño para ser portátil.

Luego venían los instrumentos para establecer la situación (latitud y longitud) en que se encontraba la nao al cabo de su navegación diaria o singladura. Se usaban entonces las *ballestillas,* rudimentario artefacto de madera para medir los ángulos y determinar la hora, y por aquel medio, la latitud. También se llevaba el *astrolabio,* otro tosco instrumento que servía para medir la longitud y altitud de los astros.

La latitud, que, en su acepción clásica, es la distancia que media desde un punto de la superficie terrestre al Ecuador, contados por los grados de su meridiano, se señalaban entonces con bastante precisión, sobre todo en el hemisferio Norte, donde se tenía por guía la Estrella Polar. En el hemisferio Sur los pilotos medían la altura teniendo por guía el Crucero o Triángulo Austral.

En cambio, la longitud, que es la distancia comprendida entre un meridiano que se toma como origen (entonces el de la isla de Hierro, en las Canarias, hoy de Greenwich), y el punto que se quiere conocer, era de más difícil determinación. Ha de pasar más de un siglo antes que se encuentre el medio seguro de determinar la longitud. El principio científico era sencillo: la diferencia en longitud entre dos lugares, reducida a tiempo, es igual a la diferencia de sus horas. Pero para resolverlo se necesitaba haber inventado previamente el reloj de péndulo y más adelante el cronómetro. Teniendo entonces la hora de un lugar de longitud conocida y observando a mediodía (paso del Sol por el meridiano) la hora del punto cuya situación se buscaba, la diferencia horaria daba la longitud, que se contaba también por grados.

El alimento y la bebida

¿Cómo se alimentaban los hacinados tripulantes de las carabelas durante las largas travesías?

No hace falta imaginarlo. Bástenos examinar para saberlo la "Relación de los Bastimentos que lleva la Armada de Magallanes", documento que se conserva en el Archivo de Sevilla y que para comodidad de los investigadores ha transcripto, entre otros, Navarrete.

De la lectura de aquella lista de provisiones de boca, inferimos que el alimento principal consistía en lo que, comúnmente, se llamaba 'menestras", guisos preparados con habas, garbanzos y lentejas, cocinados en aceite y que se sazonaban con tocino, mucho ajo y no poca cebolla. También se llevaba a bordo abundante provisión de pescado seco, principalmente sardinas y anchoas, que seguramente habrían de freír en aceite. Después de estos platos fuertes se servían trozos de queso (entre los navegantes holandeses el queso constituía el alimento básico), miel, azúcar y membrillo. Se tenía también un poco de harina para hacer pan, pero en tierra, pues a bordo no había horno para cocerlo; también se consumía el bizcocho o galleta marinera, la cual para ablandarla se remojaba en cualquier líquido, ya fuese vino, aceite o simplemente agua. Se embarcaba asimismo y se servía como postre buena cantidad de fruta seca: almendras, nueces, pasas de uva, de ciruelas e higos, la que constituía, además, una reserva alimenticia para los días de rolido o temporal en los que fuera imposible cocinar. Porque hemos de saber que en aquellas naos no se tenía aún instalada la cocina, sino que se usaba el *fogón,* alimentado con leña, especie de armazón o artefacto en forma de cajón, forrado de láminas de hierro y con un respaldo del mismo metal, dividido en forma adecuada para poder colocar, encima de las correspondientes hornallas, las calderas y ollas de cobre y las parrillas y demás instrumentos de cocinar, para hervir o asar. He visto uno de estos fogones a bordo de la reconstruída *Santa María,* en Sevilla; por ende, puedo describirlo sin error.

Una característica de estos fogones de las carabelas era su fácil traslado, ya fuera a tierra, durante las recaladas para cocinar allí los alimentos o para correrlos sobre cubierta en caso de lluvia desde el lugar en que estaban habitualmente colocados, al pie del palo mayor, a fin de ponerlo a cubierto a proa, en la tilla, o debajo de la tolda en el entrepuente.

La bebida consistía en el vino, que se almacenaba en *pipas* y *botas* —envase de cuero que remata en un cuello con brocal— y el agua que se conservaba en toneles; otros líquidos eran el aceite, que se guardaba en *vasijas* y *tinajas,* y el vinagre en *botijas.*

Tal como puede leerse en la "Relación de los Bastimentos", antes citada, la Armada de Magallanes llevaba víveres calculados para dos años; pero lo que no estaba calculado era su deterioro. Las ratas y otras alimañas también se alimentaban con aquellos bastimentos acumulados en una bodega mal aireada; en particular, durante las largas singladuras en las cuales no podía referscarse o renovarse. A veces, como lo recuerda Pigafetta, *la galleta que comían ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia y que, además, tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de ratas.*

Lo mismo ocurría con el agua. Sobre el particular, Pigafetta apunta: *el agua que nos veíamos obligados a beber estaba igualmente pútrida y hedionda.* A la falta de higiene se unía otra circunstancia, entonces desconocida por los navegantes, que afectaba la nutrición: la falta de alimentos frescos, tales como la leche, las frutas y legumbres, alimentos ricos en vitaminas. Su ausencia en la minuta ordinaria de a bordo era lo que en los cruceros oceánicos originaba el escorbuto, que hacía estragos en las tripulaciones.

* * *

¿Cómo y en qué forma se comía y bebía a bordo de las carabelas?

Es fácil conocerlo, porque los utensilios culinarios aparecen también inventariados. Sabemos así que a guisa de vasos se utilizaban *cuartillos* de palo, y en lugar de nuestros platos se usaban las *escudillas,* también de madera. Para llevar el alimento a la boca se utilizaba la cuchara; no existía aún el tenedor. El cuchillo servía para todos los menesteres, incluso para la comida. A veces era preciso cortar o despresar, lo que ocurría en las raras ocasiones en que, estando en tierra de recalada, caía en las manos de los viajeros un desprevenido volátil o algún cerdo salvaje, lo que producía en ellos un verdadero regocijo gastronómico.

La comida de los tripulantes se realizaba a la vera del fogón y donde estuviera éste ocasionalmente colocado; allí comían todos en cuclillas o tendidos; era la mejor hora del día. Entre comentarios y bromas se llenaban las escudillas y se pasaba de mano en mano la bota de vino. Al almirante, capitán o a algún alto funcionario se les servía en la cámara o en el escaldar. Para eso estaban los criados que tendían la mesa con la vajilla, más o menos suntuosa, de acuerdo con la fortuna de sus dueños y que éstos traían para su uso personal.

La vida a bordo durante la navegación

Buena parte de lo referido nos conduce a considerar que la vida a bordo de las carabelas, especialmente durante la navegación de altura, no era envidiable, y distaba mucho del "confort" que hoy día gozan los pasajeros en sus viajes marítimos.

Como si fuera poco la precariedad del alimento y la bebida, la dureza del suelo, que no amenguaba la delgada esterilla, el mezquino alumbrado, el escaso abrigo y el rolido incesante, se vivía a bordo una existencia dura impuesta por una férrea disciplina y un estado de alerta que afectaba particularmente a los "mareantes" (2), o sea el capitán,

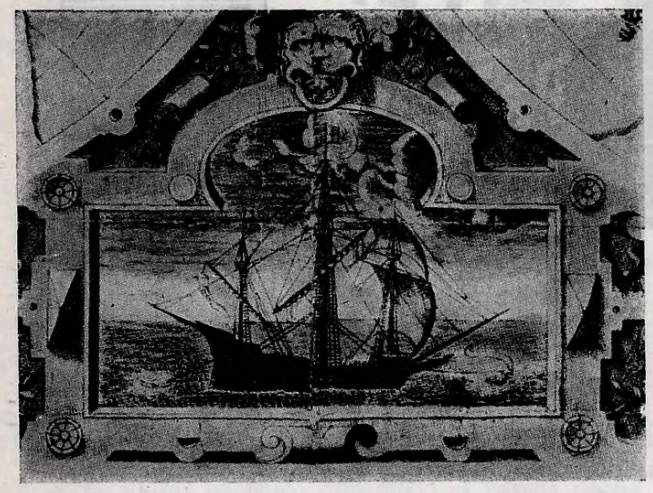
(2) Los "mareantes" se distinguían por el uso de una gorra colorada de lana tejida y gozaban de ciertos privilegios.

los pilotos, contramaestres, marineros, grumetes y pajes, profesionales a quienes incumbían las tareas de la navegación. El viento, en sus arranques, no tiene horario; y a mitad de la noche era frecuente el despertar precipitado de las dotaciones de turno para atar y cobrar los cabos; bajar o afirmar apresuradamente las velas; asegurar el cierre de las escotillas; atrincar las embarcaciones menores y cuanta otra cosa pudiera ser arrastrada por las olas, de pronto inesperadamente encrespadas.

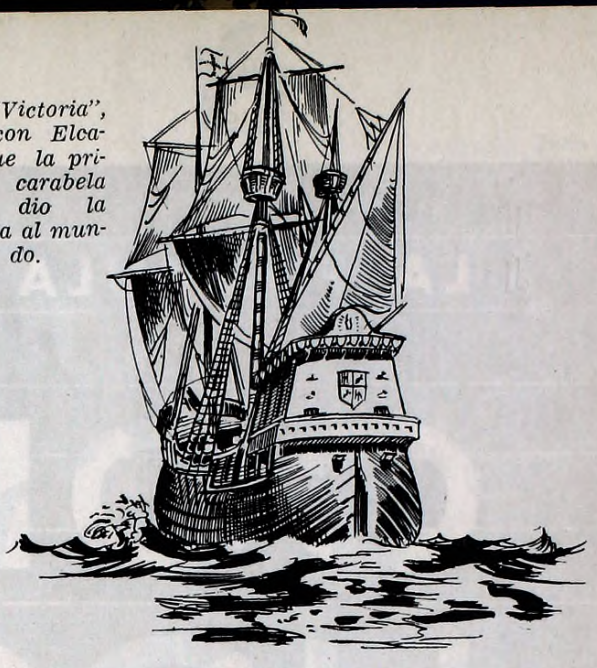
El horario normal era ceñido y regulado por la "ampolleta", operación que corría a cargo de los pajes; en cada ocasión: la temprana diana, el lavado de las cubiertas, los llamados a comer y a la faena, el atardecer y la oración —término de la jornada— eran acompañados de estribillos o coplas voceadas y cantadas por esos mismos pajes.

En un lugar de la bodega se agrupaban y gemían los enfermos. Para su cuidado se destinaba un *cirujano*, que poseía ciertos conocimientos médicos y de cirugía de urgencia; a falta de éstos cumplían esas mismas funciones los *barberos*, quienes, además de ejercer los menesteres que les valía tal denominación, practicaban una medicina rústica, orientada en particular hacia las extracciones dentales, la sangría y los lavados internos, entonces verdaderas panaceas curativas.

En los roles de tripulación de las naos de la Armada de Magallanes advertimos que la *Trinidad* lleva cirujano y barbero, las carabelas *San Antonio* y *Concepción* simplemente un barbero cada una; en la *Victoria* y la *Santiago* no los había; donde resulta que sus tripulantes no gozaban de ese beneficio y relativo consuelo. La misma justicia impera en cuanto a los remedios. Sólo la nao capitana es portadora *de las medicinas, ungüentos, aceites, agua destilada, cosas todas de botica;* pero todo esto de nada servía para curar el escorbuto, que diezma a los viajeros. Mas es atributo del hombre sacar fuerzas de flaqueza. En todo conglomerado



"Pelikan" o "Golden Hind", carabela capitana de Drake.



La "Victoria", que con Elcano fue la primer carabela que dio la vuelta al mundo.

humano, hasta los que están privados de los preciados bienes de la libertad o la salud buscan una compensación en el parloteo de los recuerdos, en el esparcimiento del chisme, la burla, la canción o el juego; que hay momentos buenos aun a bordo, en ese agobio y esa soledad de verdadero desierto que es el mar. Frecuentemente, sobre todo al atardecer, los tripulantes se reunían alrededor del fogón, durante el invierno, en verano sobre las cubiertas, y echaban a cantar los "aires" de la tierra o a relatar cuentos salados que desatan el coro de risas. Las canciones se acompañaban a veces con un reducido instrumental; se llevan a bordo *tambores y panderos que se reparte a la gente para tener en qué pasar el tiempo.* La música y el canto se acompañaban a un ritmo sonoro.

Mas hay otra diversión, la que por estar prohibida es la más atractiva: los naipes y los dados, que se juegan a hurtadillas. En las "Instrucciones" formuladas por Carlos V a Magallanes y Faleiro, para el descubrimiento de las Molucas, encuentro este *Otro sí: os encargo é mando que defendais a todas las personas que en la Armada fueren que no jueguen a naipes ni dados porque de lo semejante se suele recrecer daño y escándalo é no es servicio de Dios que lo semejante consisteis ni es provecho del armazón.*

Tampoco ha de ser la navegación un permanente padecer de vientos encontrados, de soportar tormentas y torrentes de lluvia tropical o sufrir los embates de las olas enfurecidas, ni el mareo por el hocicar o rolar de las frágiles naos. También había días serenos, frescos y asoleados, cuando, animada la atmósfera por un viento propicio, se estiraba a todo lo que daban masteleros y entenas para extender la magnitud del paño. Entonces la nave, inclinada sobre una de sus bandas, afirmaba la quilla sobre la ola, abriendo con su proa el surco en las aguas apacibles, se deslizaba serena en su rumbo; y los tripulantes, recostados en la tablazón de la cubierta, dejaban vagar los ojos por el cielo sin nubes y el mar inacabable y gozaban en paz una sensación de plenitud y de infinito.

BIBLIOGRAFIA

Braun Menéndez, Armando: Prólogo a los "Viajes al Estrecho de Magallanes, 1579-1584", por Pedro Sarmiento de Gamboa. Emecé Editores, S.A., Buenos Aires.

Braun Menéndez, Armando: "Viajes Marítimos al Río de la Plata y la Patagonia entre la Circunnavegación: Magallanes - Elcano y el siglo XIX (1518-1810)", parte de la Historia de América, próxima publicación de Plaza y Janés.

Groussac, Paul: "Mendoza y Garay. Las dos fundaciones de Buenos Aires. 1536-1580". Buenos Aires, 1916.

Malheiro Dias, Carlos: "Historia da Colonizaçao Portuguesa do Brazil. Ediçao Monumental Comemorativa do primeiro centenairo da Independencia do Brazil". Porto, MCMXXIII.

Ministerio de Marina Español: "Exteriores e interiores de la carabela Santa María, tomados de la reproducción hecha a todo tamaño y detalle". Exposición de Sevilla, 1929.

Monleón, Rafael: "Las carabelas de Colón", monografía de la revista El Faro a Colón. Ciudad Trujillo, 1957.

Navarrete, Martín Fernández de: "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, etc.". Madrid, 1858.

Oyarzábal, Juan: "Descubrimientos oceánicos - Capítulos de la historia de la Marina de Guerra de España". México, 1940.

Ratto, Héctor R.: "Carabelas descubridoras, aportaciones arqueológicas", de la Sociedad de Historia Argentina. Planos originales de Hugo Leban. Buenos Aires, 1942.

Reguera Sierra, Ernesto: "Historia de la Cartografía de América". Nos. 232-33, 248, 272, 278, de la revista Argentina Austral, Buenos Aires.

LA FORMULA PERFECTA DEL

COLOR-HOGAR



Cualquier momento es bueno para renovar la fisonomía del hogar, con Látex Vinílico y Semi-Lustre Sintético PAJARITO. Son tan fáciles, tan rápidos de aplicar, que más que una tarea, es un placer pintar con estos dos sobresalientes productos PAJARITO!...

Uno y otro se complementan divinamente: LATEX Vinílico para "vestir" con aterciopelados colores las paredes interiores. Semi-Lustre Sintético, ideal en marcos, molduras, puertas, cocina y baño. En calidad y rendimiento, tal para cual!

YUSTE - 20

Pajarito

TRADICION EN PINTURA

GOODLASS, WALL & CIA. (ARG.) LTDA. S. A. - AV. BELGRANO 1477 - BS. AS.



Augusto Guinnard, visto por el dibujante de la primera edición francesa de "Trois ans d'esclavage chez les patagons".

EVOCO a un conocido de los estudiosos de la historia argentina, el francés Augusto Guinnard, individuo realmente curioso, bastante más de lo que aparenta y se cree. En lo extraño, precisamente, radica que se haya tardado en advertir su verdadera faz, la extensión efectiva de su personalidad.

Pienso que hasta el sicólogo y el alienista pueden encontrarlo interesante. No es novela. Augusto Guinnard es historia. ¡Y qué historia! Por lo singular y aleccionante, de alto valor.

Como se sabe, vivió unos años entre los indígenas del sur, en una época de alarmas y combates frecuentes en las tierras de los fortines y las estancias que vigilaban a esos indígenas (1856-59); y sus andanzas, sufrimientos y observaciones se hallan en su libro «Trois ans d'esclavage chez les Patagons», impreso en París en 1864.

De este libro, según cierta nota, habría un ejemplar en la biblioteca del Congreso Nacional. Lo precedió un resumen en la revista parisiense "La vuelta al mundo". Es del año 1863. Lo ilustran dibujos atractivos y sugerentes, entre los que figura el retrato del general Justo José de Urquiza, que en los años de las aventuras de Guinnard presidía la Confederación Argentina.

Desde 1961, tal resumen forma parte de la colección de la Editorial Universitaria de Buenos Aires, que lo tomó de la versión española de la revista susodicha. Se titula "Tres años de cautividad entre los patagones". Su interés no iguala al del otro libro.

ESTUDIO DE LA CRONICA DE UN ESCLAVO DE LOS PAMPAS

Por R. Gorraiz Beloqui

Calfucura, el astuto Napoleón de la pampa. Oleo de Juan Lamela.



El héroe y sus primeros recorridos

Cito algunos pormenores del relato de Mr. Guinnard.

Cuenta que se embarcó en El Havre, teniendo 23 años.

Su deseo era corriente y legítimo, como también edificante y plausible: ser libre, feliz, y alegrar a su madre; y para esto soñaba con crearse una posición en el Río de la Plata, como tantos de sus compatriotas.

Observo, sin embargo, que no ha dedicado el libro a su madre, sino a una noble, la marquesa de Hautpoul. Le preocupaba la nobleza, como se verá después.

Guinnard desembarcó en Montevideo; luego pasa a Buenos Aires, quizás habiendo remontado el Paraná previamente; y más tarde sigue al sud; y al cabo de unos meses, dando pruebas de actividad, ya conoce Tandil, Quequén Grande, Fuerte Argentino, Bahía Blanca, Río Colorado, Patagones, Azul, Bragado y otras localidades, algunas no más que simples ranchos de la frontera militar.

Si tuvo encuentros con autoridades civiles, comandantes fortineros, connacionales, criadores u otras personas de las tantas que iban abriéndole brechas al desierto y jalonando el acrecentamiento de la República, no los refiere. Ha de haberlos tenido. Por lo pronto, en la población del valle de Tandil no faltaban franceses, como lo reconoce Julio Verne.

Rumbo a la ciudad de Rosario

Aunque parece irresoluto y andariego, Guinnard está apurado "por encontrar donde instalarse", poseyendo alguna experiencia en comercio internacional.

A mediados de mayo de 1856, se halla en Quequén Grande. De ahí parte rumbo a Rosario. Es un águila que quiere su espacio. No ha transpuesto el océano para detenerse y vegetar en cualquier parte.

piensa como él, o sea que tiene la ambición de hacer la América. Y el viaje es por tierra, y a pie, atravesando la Pampa. Para esto, Guinnard ha comprado una brújula y hecho el plano del camino. Así, no pueden extraviarse.

Ambos llevan armas, como también una buena cantidad de munición y pólvora. El viaje es largo. El alimento principal debe dárselo el trayecto, esa pampa infinita y fecunda, salpicada de lagunas y arroyuelos, y en la que sobreabundan las aves, las vacas, los guanacos, peludos y otros muchos animales.

No los acompañó la suerte. Casi enseguida se encontraron mal los viajeros, sufriendo peripecias y dolencias; y llegados a las primeras sierras del sistema de La Ventana, en una desviación incomprensible hacia el sudoeste, son divisados por los aborígenes, una partida que ha de haber sido exploradora, y que pronto estuvo ante ellos.

El fin puede presumirse. Ahí mismo, en ese punto, se cortó el viaje. El joven italiano, Pedrito, paga con su vida la temeridad o el atolondramiento de descargar el arma y matar un indígena; y Guinnard, golpeado y maltrecho, es puesto sobre un caballo y transportado lejos, a las rucas de los poyuches, sus apresadores, que acampaban sobre el río Colorado.

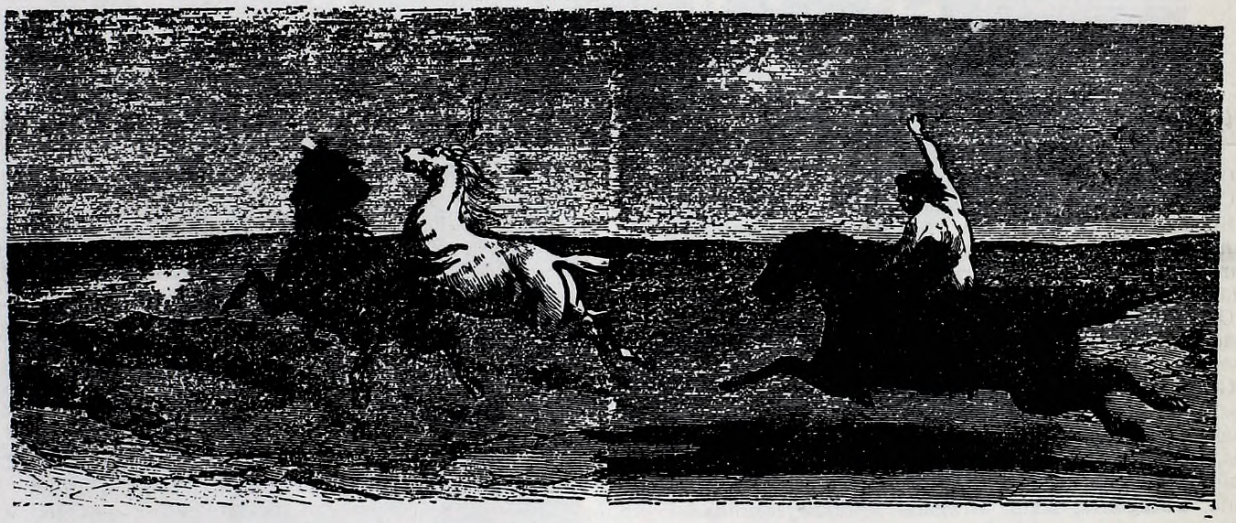
Allí aprenderá una nueva vida, días duros para su cuerpo y su alma; algo, en fin, que no podía imaginar cuando se alejaba de Francia.

Tres años de vida entre los aborígenes

El cautiverio del joven francés duró hasta mediados de 1859, tres años justos; y durante ese tiempo tuvo varios amos, pues fue negociado más de una vez. Mas esto, aunque penoso, no le fue inútil, como lo reconoce él mismo.



Escena de la captura de Guinnard y muerte de su compañero, dibujo publicado en la primera edición de su libro, año 1864.



Echando por delante dos caballos y montado en otro, Guinnard huye de los toldos. Dibujo inserto en la primera edición francesa de su libro, año 1864.

Andar de un lado a otro, fue conocer nuevos parajes, recorrer vastos territorios de las márgenes de los ríos Colorado y Negro, y relacionarse con sus tribus; ese peregrinaje forzoso, en otras palabras, tuvo la virtud de prepararlo para esas páginas geográficas, etnográficas y etológicas que pueden ser vistas como las más instructivas y perdurables de su relación.

Así, sin proponérselo, aparentemente, Guinnard vino a ser un explorador que se adelantó a los Moreno, Zeballos, Moyano, Fontana, etcétera, tan estimados como obreros del progreso geográfico argentino en el último cuarto del siglo pasado. Según las indicaciones de cierto mapa, habría penetrado hasta el territorio del Neuquén.

Fuga desde el campamento de Calfucura

Oficiaba de secretario del cacique Juan Calfucura, tan renombrado en la Pampa como Caupolicán por el sur chileno, cuando resolvió no esperar más para liberarse. El momento era propicio. El presidente de la Confederación Argentina había hecho llegar a los toldos monedas de oro, bastante aguardiente y otros artículos. La embriaguez de la indiada era general, naturalmente.

En plena noche, Guinnard se apodera de uno de los caballos del cacique, echa por delante otros dos, y parte sin vacilar para el norte. En esa hora decisiva, es una voluntad napoleónica, tan digna de la admiración y el afecto



Fragmento de "El Malón", dibujo de Julio F. Villanueva, que el autor obsequió a su amigo, el perito Francisco P. Moreno.

de la marquesa de Hautpoul, como de ser premiada con la cruz de la Legión de Honor.

No parará hasta Río Quinto. Fue la suya una fuga épica, de 13 días, afrontando el hambre, la sed, la soledad, algarrobales y zarzales; marchando de noche solamente, y ocultándose de día entre las rocas o las vizcacheras; reventando dos cabalgaduras; pareciéndole, en fin, que a cada momento sentía trepidar la tierra por la furia del pelotón indígena lanzado a perseguirlo. Mas este tour de force era preciso para vencer al desierto y ganar la libertad. Cualquier desfallecimiento habría sido la muerte. No es exageración. Baste saber que hasta en Río Quinto vio aborígenes que lo seguían.

De Río Quinto a Valparaíso

El fugitivo estuvo meses en Río Quinto, perfeccionando y dirigiendo una jabonería. Era un pueblo de casas informes y unas 600 almas, equidistante de Rosario y la ciudad de San Luis (debía ser Río Cuarto).

De allí pasa a San Luis, que lo entretiene unas semanas. Sigue luego hasta Mendoza, siempre a pie, como en el viaje a Rosario; y de esa hermosa y cautivante villa, que lo alegra mucho, parte para Chile, siguiendo el camino de Uspallata, camino que en algunos trechos lo encanta, ofreciéndole huertos y viñas deliciosos, llenos de frutos, como así otros cuadros eglógicos, que lo reaniman y fortalecen, reincorporándolo moralmente a la civilización, que tiene por centro su patria, y dentro de ella su hogar.

El viajero, en este caso, como en tantos otros, no aclara cuándo ocurría eso; pero fuerza es deducir que en el verano de 1860, pues cuenta que llegó a Río Quinto hacia mediados de 1859.

Ya en Chile, Guinnard trabajó de albañil, de encargado de las faenas de una empresa rural, etc.; pero, pobre y triste, y auxiliado por el cónsul francés en Valparaíso, resuelve embarcarse para su país, aprovechando una corbeta francesa.

Escritores que han citado al viajero

El escritor Ernesto Morales se ocupó dos veces del cautivo de los poyuches (nunca más he visto mencionada esta tribu), ambas en noviembre de 1940; y uno de los efectos de sus artículos fue mover a una editorial metropolitana para la traducción y edición de su obra.

Han recordado asimismo a Guinnard, los escritores Reynaldo A. Pastor, Alvaro Yunque, Carlos A. Grau y Alvaro M. Martínez.

Si existe una crítica de su relación, la desconozco; y tampoco sé que tenga una biografía. Por lo común no se ha hecho sino repetir sus datos, considerándolos fidedignos.

En el comentario conque presenta el relato la Editorial Universitaria de Buenos Aires, elógiase a Guinnard, reconociendo que la novela vivida por él "no pertenece al mundo de la fantasía, sino al de la más cruel experiencia personal".

Grau le llama geógrafo distinguido; y Pastor y Martínez lo presentan como miembro de la Sociedad Geográfica de París.

El novelista Julio Verne manifiesta que Guinnard fue, efectivamente, prisionero de los poyuches, volvió a Francia en 1861, y era uno de los colegas de Paganel en la Sociedad de Geografía. Figura esta información en "Los hijos del capitán Grant". ¿Qué valor tiene? Paganel es uno de los personajes de esa novela. ¿Es también un geógrafo auténtico?

Para el explorador G. Ch. Musters, que atravesó la Patagonia en 1869-70, Guinnard "no ha cruzado el Río Negro, aunque lo define clara y exactamente". Advierte además que "el nombre de patagones, en su libro, es totalmente equivocado; y su relación de los tehuelches, o nómades pedestres, que se visten con pieles de foca, y acostumbran alimentarse con pescado, y que estaban absolutamente desprovistos de caballos, no puede aplicarse a ninguna tribu del este de la Cordillera".

Duda acerca de la cautividad de Guinnard

No puede dudarse que Guinnard haya vivido entre los aborígenes pampeanos, ni que no sea estimable su información objetiva; y es también creíble que satisfizo su propósito de dominar la lengua araucana, pues su vocabulario no parece inferior al de otros autores.

Hay que verlo también como un hombre inteligente, culto, agudo, muy capacitado para expedirse con claridad, soltura y brillo, sobre más de un asunto. Para convencerse de esto, basta recorrer su libro.

Lo que debe dudarse es que sea sincero. Para mí es harto ladino y engañoso en lo autobiográfico, o sea en el objeto principal de su obra. En esto parecería que prevalece su cálculo y su conveniencia, en perjuicio de la verdad. Más de una vez no se sabe qué creerle. Rehuye el asiento de fechas y lugares, para mayor inseguridad del lector, vale decir para que cueste seguirlo.

¿Salir para Rosario, y desviarse hasta las sierras de La Ventana, que se ven de leguas? ¿Salir a pie, y tener al punto que caminar con los pies llagados y ensangrentados? ¿Pasar hambre por falta de caza, donde las perdices eran tan mansas que casi podían agarrarse con la mano? ¿Comer carne de puma, tras de haberle bebido la sangre en su propio cuerpo? ¿Que los indígenas le ultimen el compañero, y a él lo dejen vivo?

¡Oh, no! Este dramatismo sería pasable en París, bueno para un folletín de los diarios franceses de la época, pero sin posibilidad de curso en la Pampa. Creo otra cosa: que "Tres años de esclavitud entre los patagones" no es la obra de un geógrafo, ni la reseña de un viajero; más parece haber sido ideado para tocar la sensibilidad de algunos parisienses y obtener provecho.

En 1856, los puestos del poblador sureño habían alcanzado no sólo las márgenes del Quequén Grande, sino mucho más allá; asomaban en los campos hasta el arroyo Cristiano Muerto, y aún hasta el Quequén Salado. Las tropas de carretas ya habían abierto huella para el tráfico entre el Tandil y la Bahía Blanca. Y en 1858, sobre las puntas de los tres arroyos, venaje del Claromecó, el campamento militar, sitio de reunión de pulperos y buscadores de campo, se transformaba en fortín, para aumentar su guarnición.

Por lo tanto, es forzoso creer que si Guinnard se internó hasta el dominio del indio, no fue sino por su gusto, espontáneamente, como más de un gaucho, y quizás llevando algún carguero de mercancías, como para pasar un tiempo por allí (1).

---

(1) La conclusión de este estudio del señor R. Gorraiz Beloqui irá en el número próximo, bajo el título de: **Transfiguración de Guinnard en el país transandino.**

TALLAS

de ATILIO ROSSI DEMO

MEDIANTE las reproducciones que ofrecemos en estas páginas, conocerá el lector —sobre todo el lector del Sur y en especial el de Puerto Deseado, por las explicaciones que más adelante encontrará —algunas de las tallas en madera dura que Atilio Rossi Demo presentó en la Galería de Arte del Gran Teatro Opera, en Buenos Aires, las que fueron recibidas con simpatía e interés por el público, que en apreciable cantidad desfiló por la exposición a pesar de haberse interpuesto una tácita confabulación de diversos inconvenientes que dificultaron la información, como fueron la no aparición de los diarios durante varios días y la huelga postal que representó una excesiva demora en la distribución de las invitaciones de estilo.

Con satisfacción destacamos este éxito, confirmatorio de otros que ya jalonan la carrera artística de Rossi Demo, y adelantamos que la mayoría de las 27 tallas expuestas han sido incorporadas a varias colecciones privadas, algunas de ellas en Alemania y otros países europeos. Nuestra satisfacción proviene tanto de la valoración que el éxito significa sobre la sinceridad de este tallista, como del hecho —no por sentimental menos valedero— de tratarse de un hijo de la Patagonia, que aunque alejado hace mucho de nuestro caro Sur, conserva lazos y ligamentos afectivos con "la patria chica".



Algunas de las tallas expuestas por Atilio Rossi Demo en el Teatro Opera. Las mencionamos por orden, de izquierda a derecha, y con indicación del destino de las mismas cuando ha mediado adquisición. Parte superior: "De la misma tierra", adquirido por el Ing. Jean Marracó; "Azteca", adquisición privada para Alemania; abajo: "Perfil"; "El Profeta", propiedad del Sr. John Poppell; "Gualicho", adquirido por la profesora Mills de Reznik.

Trasciende de las tallas de Rossi Demo la respetuosa fidelidad con que capta el mensaje estético que para su sensibilidad e imaginación contiene la materia que trabaja. En sus creaciones hay una armoniosa confluencia entre su propia y libre concepción de la imagen elegida, y la estructura natural de los trozos que talla. Es decir, con sus escisiones no fuerza a la materia a tomar formas que no concuerden con su propia tendencia y conformación, sino que, siguiendo las líneas naturales proporciona vigor, expresión y forma definitiva a la insinuación contenida en la madera misma.

Decimos que Atilio Rossi Demo es patagónico; de Puerto Deseado, donde cursó sus estudios primarios, mientras que los secundarios y primeros contactos con la técnica y el arte los tuvo en Italia. De regreso al país y ya hombre mozo, desarrolló diversas actividades en Puerto Deseado; fue contador en las sucursales de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia en Lago Buenos Aires y Las Heras; siempre inquieto, buscó nuevos horizontes, actuando como dibujante caricaturista y periodista; en estas páginas publicamos algunos trabajos que reflejan su emoción estética ante la inmensurable Patagonia. Tiene libros publicados y otros a la espera editorial. Alejado del Sur, siguió probando sus fuerzas y posibilidades en distintos caminos y labores, hasta encontrarse definitivamente y

FIDEERIA

"SANTA CLARA"

Fábrica de pastas Alimenticias

"SANTA CLARA" - "La Europea" - "Pastasan"

Paseo Colón 1590
Buenos Aires

Teléfonos
26 Garay 0782 - 03



"DE LA CORDILLERA", propiedad Ing. Jean Marracó.

con fortuna en la escultura y la talla, luego de haber pasado por la enseñanza, pues fue profesor de dibujo y caligrafía en la Escuela Superior de Comercio Coronel Rivas y en el Liceo de estudios Secundarios, ambos en La Falda, ciudad cordobesa, donde residió largamente.



"EN PICADA", propiedad Dr. J. Marino (h.).





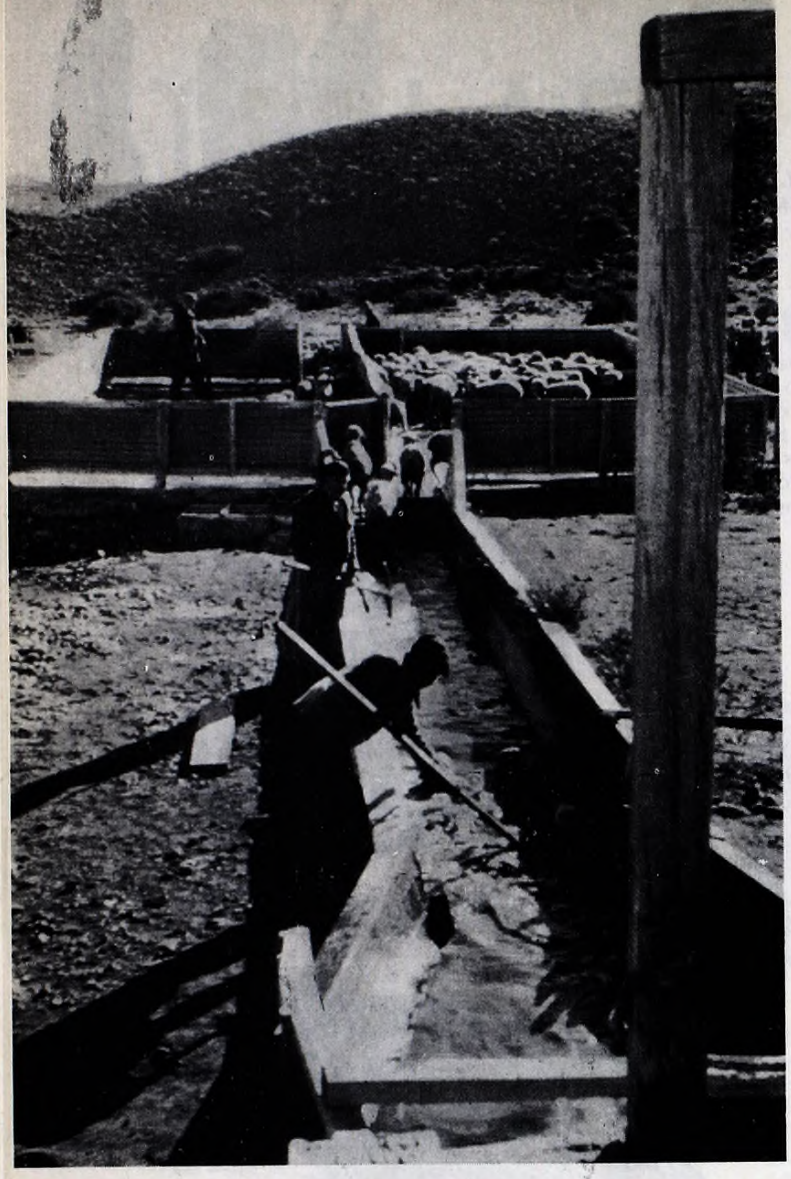
En el centro, a la izquierda, "Mi amigo el buho"; arriba, "Urraca", adquisición privada para Alemania.



Rossi Demo ha realizado exposiciones en Córdoba y Buenos Aires; en 1947 obtuvo el 1er. premio de escultura en el Salón de Turismo de las Sierras de Córdoba; en 1942 el gobierno de la Provincia de Córdoba le otorgó una mención honorífica, y en 1956 mereció el 2º premio escultura en el Círculo Cultural de La Falda.



A la izquierda, "Gallareta", adquisición de Clemente Lococo; a la derecha, "Mi esposa", escultura del año 1934.



Bañando ovejas en una estancia del Lago Viedma.

NOSOTROS Y LAS OVEJAS

Que ahora digamos que en la Patagonia hay más ovejas que personas, nada agrega de nuevo al conocimiento elemental de la gente, aunque no dejan de tener interés algunas cifras comparativas que presentamos. Pero ya es menos simple la noticia si decimos que a pesar del crecimiento geométrico de la población humana del mundo, es mayor en el universo el aumento de la población ovina.

Recientes estadísticas publicadas en Australia, aseveran que durante los últimos diez años la población mundial ha aumentado un 16 %, mientras que la población de ovinos ha aumentado en el mismo período un 30 %. En Australia, por ejemplo, los ovinos sobrepasan a las australianos por 15 a uno; en Rusia la posición es inversa, pues hay tres personas por cada dos ovinos; en los Estados Unidos de Norteamérica existe un ovino cada seis personas; en Sudáfrica seis por cada hombre; y en Argentina hay más de dos ovinos por habitante.

Pasando a nuestra Patagonia, vasto escenario lanero que reúne el cuarenta por ciento de los ovinos de todo el país, la relación arroja los siguientes datos: Tierra del Fuego, 16 lanares por habitante; Neuquén, 7 a uno; Río Negro, 16 a uno; Chubut, 40 a uno; y por último la Provincia de Santa Cruz, con 130 a uno.

Arreo por un camino de la prov. de Santa Cruz.



DIPLOMA ESPAÑOL



S.A. Importadora y Exportadora de la Patagonia

ha merecido este galardón por su destacada participación en la

V FERIA INTERNACIONAL DEL CAMPO

presentando

Ganado Merino Australiano

Madrid, mayo-junio 1962

En la V Feria Internacional del Campo celebrada en Madrid, fueron presentados 23 vacunos y 57 lanares argentinos, todos ejemplares de gran clase, puros de pedigree, procedentes de prestigiosos establecimientos, y que fueron comprados en lote por el gobierno de España para que sirvan de reproductores en varias granjas del Estado y Sindicales, con el fin de mejorar la ganadería española.

La presencia en los bretes de Madrid del soberbio ganado argentino fue un motivo de satisfacción y realce de la muestra, cuyas autoridades se mostraron ampliamente agradecidas, y para honrar a nuestra ganadería dispusieron el "Día Argentino", oportunidad en que el pabellón nacional flameó en la cúspide del mástil del local de exposiciones.

Los ejemplares bovinos y ovinos, adornados con los colores argentinos, llamaron la atención del público y suscitaron el elogio de los entendidos. Los establecimientos participantes merecieron distinciones de parte de la entidad organizadora, recibiendo diplomas como el que muestra la fotografía, que ha correspondido a la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia por los carneros Merino Australiano que expuso, procedentes de la cabaña "Cristina", de la Provincia del Chubut.

Infección por cortar las colas en los corderos

por Enrique M. Pueyrredón

Creo que puede ser de interés dar a publicidad para beneficio de los criadores de Corriedale un caso de parálisis de los cuartos traseros de un cordero curado con Penicilina.

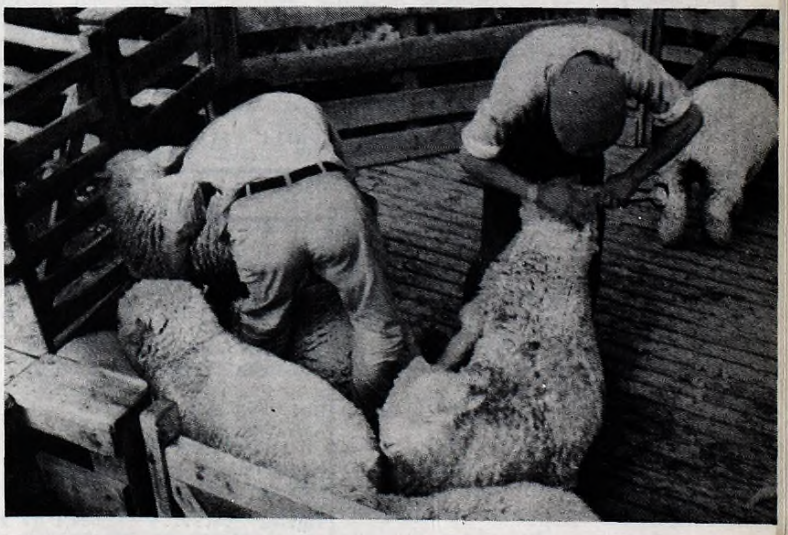
Se trata de un cordero macho nacido en la cabaña, el que a raíz de cortarle la cola a los veinte días de nacer, amanece sin poderse levantar, con una parálisis de las dos patas y arrastrándose con ayuda de sus miembros anteriores para poder mamar, cosa imposible. Para que el animalito mamara, el cabañero volteaba la madre y lo arrimaba a la urbe tres veces al día. Pensamos al ver el cordero esa mañana que podría tener un abceso en el canal medular como consecuencia del corte de la cola, aunque los otros animales a quienes se había hecho la misma operación estaban en perfecto estado, cosa frecuente en infecciones agudas. Sin un diagnóstico seguro, pero resolviendo el asunto por lo más simple, pues de no dar resultado el tratamiento sólo nos quedaba como única solución sacrificar el animalito, resolvimos administrar una dosis fuerte de Penicilina G. 600.000 unidades (Procaina).

A las 48 horas se notaba que la sensibilidad al pellizcar la piel en la ingle existía y que había una pequeña reacción muscular pues el animal tenía algunos reflejos en las patas, y éstas se contraían.

Se siguió inyectando la misma dosis de Penicilina, una vez por semana, hasta completar cinco inyecciones, en que vemos el animal sano, corriendo como los otros. No suspendimos el tratamiento hasta completar la séptima inyección sólo para tener mayor seguridad en la cura.

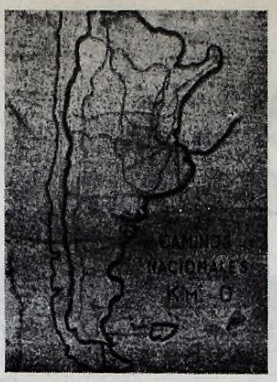
Ha sido éste un tratamiento costoso, pero ha salvado el mismo, un animal cuyo valor ignoramos pues puede ser que sea un buen padre en el futuro.

El consejo que podemos dar después de este feliz resultado, es que "mejor es prevenir que curar" y por lo tanto, al cortar colas con cuchillos, es importante afilar a éste con chaira y no asentarlo en bota y sumergirlo en un desinfectante antes de cada operación de corte. Es este procedimiento más económico y más seguro y además si se usa acaroína, que es el desinfectante de mayor conocimiento en nuestra campaña, debe diluirse ésta en agua llovida a fin de evitar su precipitación, que anula así su poder como desinfectante activo.



Trabajando en los corrales.

RED VIAL ARGENTINA



Monolito que indica el kilómetro 0 de los caminos nacionales.

La comisión de Planes Viales de la Asociación Argentina de Carreteras, ha presentado un informe preliminar de sus tareas, que constituye el resultado de varios meses de minuciosa labor. La presente información se ha podido reunir por la colaboración de la Dirección Nacional de Vialidad y organismos similares de las provincias, siendo esta la primera vez que en nuestro país se obtiene una información precisa y completa de la red caminera, por lo menos en cuanto a su real extensión y según los atributos básicos, que son: calzadas pavimentadas, mejoradas y de tierra.

Por lo que respecta a los estados patagónicos y Territorio de la Tierra del Fuego, nos enteramos de la longitud de sus caminos en las distintas condiciones, que son:

Chubut: red pavimentada, 170,8; mejorada, 1.479,3; de tierra, 6.330,1 kilómetros.

Neuquén: red pavimentada, 62; mejorada, 954.3; de tierra, 3.409,6 kilómetros.

Río Negro: red pavimentada, 92,5; mejorada, 2.993,7; de tierra, 5.656,2 kilómetros.

Santa Cruz: red pavimentada, 30; mejorada, 1.114,4; de tierra, 5.017,5 kilómetros.

Tierra del Fuego: red pavimentada, 00; mejorada, 7,8; de tierra, 762,2 kilómetros.

El conjunto de estados patagónicos cuenta con una longitud total de su red vial, de 28.080,4 kilómetros, discriminadas en 21.185,6 de rutas de tierra; 6.549,5 de rutas mejoradas; 355,3 kilómetros de rutas pavimentadas.

La presente compilación será presentada en Madrid, a la IV Reunión Mundial de la IRF, como trabajo fundamental de la delegación argentina a aquellos actos, complementada con información sobre recursos y créditos afectados a la obra vial de nuestro país.

LONGITUD TOTAL DE LA RED PRINCIPAL DE CAMINOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA

CLASIFICACION POR TIPOS DE CALZADAS

En Kilómetros — Estado al 31-XII-61

Provincias	CALZADAS PAVIMENTADAS					CALZADAS MEJORADAS					CALZADAS DE TIERRA				
	Red nacional	Redes prim. prov. Red de Cop. Fed.	Redes prim. prov. De la Provinc.	Red de Fomento Agrícola	Total	Red nacional	Redes prim. prov. Red de Cop. Fed.	Redes prim. prov. De la Provinc.	Red de Fomento Agrícola	Total	Red nacional	Redes prim. prov. Red de Cop. Fed.	Redes prim. prov. De la Provinc.	Red de Fomento Agrícola	Total
Bs. Aires	3.863,2	1.531	1.080,9	312,6	6.787,7	85 6	274,1	—	176,6	532,3	1.775,9	7.969,5	—	9.541	19.286,4
Catamarca	259 3	25	0,8	—	285,1	1.113,8	467,6	328,0	200	2.109 4	1.004	585,7	—	130	1.719,7
Córdoba	1.469,8	1.208,2	—	191,4	2.869,4	440,1	301,5	—	68,8	810,4	457,4	4.119,1	—	9.678	14.254,5
Corrientes	56,9	33	—	—	89,9	380,4	182,5	9,0	82,9	654,8	1.399,1	1.617,7	301,5	1.464	4.782,3
Chaco ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.350,5	1.242,0	—	1.349,0	3.941,5
Chubut	170,8	—	—	—	170,8	1.054.5	551	395,0	330,2	1.479,3	1.500	3.811,0	—	1.019,1	6.330,1
E. Ríos ..	231,3	(1)408 2	—	—	639,5	671,6	44	—	23,0	738 6	1.278,6	3.467,9	—	704	5.450,5
Formosa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.795	1.124,0	—	495	3.414,0
Jujuy ..	201,0	60	(1)43,0	—	304,0	161,4	289	709,0	146,8	1.306,2	9 00,9	290	671,0	—	1.861,9
La Pampa	303 8	13,5	—	—	317,3	22	—	52	—	74,0	1.745,4	408	1.658,5	9.335,1	13.147,0
La Rioja	350,5	4,3	—	—	354,8	349,1	1.377,4	—	310,3	2.036,8	629,8	1.269,5	—	—	1.899,3
Mendoza	949,8	517,6	—	27,1	1.494,5	301,7	—	—	294,2	595,9	711,8	3.096,5	—	525,1	4.333,4
Misiones	128,5	—	(1)130,0	5,7	264,2	318,2	—	—	—	318,2	562,8	1.110,7	—	841	2.514,5
Neuquén	62,0	—	—	—	62,0	847,6	—	—	106,7	954,3	1.411,6	581 0	1.381,0	36	3.409,6
Río Negro	92,5	—	7,7	3,8	104 0	780,9	100	632,0	1.480,8	2.993,7	2.257,7	1.765,7	627,8	1.005	5.656,2
Salta ..	432,2	70,0	—	22,2	524,4	421,2	1.441,4	—	447,0	2.310,5	1.786,1	3.673,1	—	154,2	5.613,4
San Juan	482 3	(1)251,2	—	12,5	746,0	445,6	1.161,1	6,2	189,7	1.802,6	—	301	—	—	301,0
San Luis	219,6	21	6,0	—	246,6	212,7	667	853,0	534,5	2.267,2	825,5	1.002	3.332 0	733,4	5.892,9
Santa Cruz	30,0	—	—	—	30,0	143,4	—	—	971,0	1.114,4	2.379,1	1.976,6	1,8	651	5.017,5
Santa Fe	1.493,8	282,9	—	10,1	1.786,8	—	—	—	—	—	1.409	3.518,8	983,7	10.826,7	16.738,2
S. Estero	343,9	21	(1)82,0	43	489 9	178,4	112	—	18,4	308,8	1.136,5	2,859	7.480,0	1.497	12.972,5
Tucumán	254,5	115,3	112,7	5	487,5	157,4	649,2	87,9	287,5	1.182,0	46,1	708,9	—	290	1.045,0
T. Fuego	—	—	—	—	—	7,8	—	—	—	7,8	762 2	—	—	—	762,2
Totales	11.395,7	4.562,2	1.463,1	633,4	18.054,4	8.093,4	7.617,8	3.072,1	5.665,3	24.448,6	27.125,2	46.497,7	16.446,3	50.274,6	140.343,8

(1) Incluye pavimento contratado.

RESUMEN

Jurisdicción	Pavimento	Calzada mejorada	Calzada de tierra	Total general
Red Nacionad ..	11.395,7	8.093,4	27.125 2	46.614,3
Red Prov. Primaria Propia	1.463,1	3.072,1	16.446,3	20.981,5
Red Prov. Primaria por Copart. Federal	4.562,2	7.617,8	46.497,7	58.677,7
Red. Cam. Fomento Agrícola	633,4	5.665,3	50.274,6	56.573,3
Totales	18.054,4	24.448,6	140.343,8	182.846,8
Longitud total de caminos princip. de la R. Argentina				182.846,8

ENTRENAMIENTO FIRESTONE

Prácticas de capacitación han realizado en la fábrica de Firestone, en la localidad de Llavallol, las personas que en las sucursales de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia tienen a su cargo la atención de esta importante especialidad. Cumplido el entrenamiento con todo éxito, Firestone les ha entregado un diploma que acredita su idoneidad para prestar un servicio eficaz al usuario de estos neumáticos. Junto a jefes y técnicos de Firestone, señores Sweeney, Campbell, Enig, Moreno y otros, aparecen en la nota gráfica los colaboradores de La Anónima *que hicieron el curso: Arenig Hughes, de Esquel; Aldo Grenhil, de Puerto Madryn; Ricardo Iñón, de Trelew; Joaquín Blanco, de Comodoro Rivadavia; Alfredo Domenech, de Puerto Deseado; Julio Navarro, de San Julián; Aurelio Radosaldovich, de Santa Cruz; Enrique Varas, de Río Grande; Carlos Del Bueno, de Río Gallegos, y Julio Romero, de la Seccción Automotores, de Buenos Aires.*



170.000 chilenos en la Patagonia, o el problema de la inmigración irregular

ENTRE las cuatro provincias patagónicas y la Isla Grande de Tierra del Fuego, se hallan distribuídos unos 170.000 trabajadores chilenos, que representan algo así como el 30 % de la población de nuestro sur. En el país residen alrededor de 300.000 ciudadanos de la patria de O'Higgins; de ellos viven unos 60.000 en Buenos Aires y los 70.000 restantes se encuentran en las provincias de Cuyo y otros puntos del territorio nacional.

La concentración de inmigrantes chilenos en la región austral obedece a dos razones bien identificadas: la proximidad geográfica y la demanda de brazos. El grueso procede de las provincias de Chiloé, Aisén y Magallanes, donde las condiciones naturales son rudas y difíciles, por lo que se adaptan bien al clima patagónico. Esos lugares tienen frontera con nuestro país, de modo que el tránsito les resulta fácil y nada oneroso.

El obrero chileno afronta en su propio suelo precarias posibilidades de ocupación, mientras que de este lado de la Cordillera se les ofrece un campo de acción más seguro y remunerativo. El nivel de vida del obrero argentino en general es bastante mejor que el del chileno.

La inmigración se ve favorecida, también, por la resistencia de los argentinos a radicarse en las zonas patagónicas, donde es indudable que se tiene un clima menos hospitalario que el apacible y tibio de las provincias del Norte y del centro. Recordamos al respecto que hace unos años fueron contratados obreros cuyanos, para trabajar en los túneles mineros del Turbio, y enseguida de llegar armaron un tremendo alboroto —que mucho respondió a tácticas políticas— protestando por una supuesta carencia de confort en las viviendas. Pues bien: en esos yacimientos, el carbón se extrae gracias a la mano de obra de los inmigrantes chilenos.

INMIGRACION IRREGULAR

Ultimamente y en diversas oportunidades, las autoridades de las provincias han considerado el problema que representa la inmigración golondrina de los chilenos. En la conferencia que los gobernadores de las provincias limítrofes de Argentina y Chile realizaron tiempo atrás en la localidad de Perito Moreno, se habló de estudiar y buscar la manera de resolver el caso, sin olvidar los aspectos humanos y sociales que presenta. Pero todavía sigue siendo un proyecto y un anhelo.

Lo cierto es que esta inmigración es irregular. Se estima que la inmensa mayoría de los chilenos radicados en la Patagonia son residentes ilegales. Ingresan fácilmente al país por los convenios de turismo. La sola presentación de sus documentos de identidad les permite trasponer la frontera y permanecer en el país como turistas, por un término de 90 días, generalmente prorrogables por otros tres meses.

La condición de turista no habilita para realizar trabajos remunerados, pero es obvio que esa gran masa ha emigrado en busca de ocupación, y efectivamente se emplea en las más variadas faenas: en la esquila, en los frigoríficos, en la explotación carbonífera, en la cosecha de la fruta en Río Negro; y, en todas partes, en la industria de la construcción. Sin exagerar el concepto, casi puede hablarse de una peonada patagónica casi totalmente chilena en las actividades mencionadas.

ABUSOS DE MALOS PATRONOS

Esta comprobado que más que para remediar un mal, que es mínimo, cuando se habla de legalizar la entrada y radicación de chilenos, se piensa en la necesidad de igualarlos ante las leyes nacionales. Su inmigración y presencia no provoca grandes ni siquiera medianos problemas, pero su condición de residentes ilegales los expone a algunos abusos de patronos inexcrupulosos, de los cuales no pueden ser defendidos ni por las autoridades argentinas ni por los cónsules chilenos. Los casos más frecuentes son el pago de salarios inferiores a los medios, la denegación de derechos previsionales, el incumplimiento de leyes sociales, etc.

Hasta el año pasado, el gobierno de la vecina República de Chile no había denotado interesarse por el problema. Posiblemente entendía que, en esta forma, exponiendo a los emigrantes irregulares a riesgos y sanciones de la residencia ilegal, disminuiría la corriente migratoria. El año pasado, sin embargo, empezó a ocuparse del asunto y se iniciaron negociaciones con nuestro país, para la firma de un convenio laboral que regularizara la situación de los chilenos.

Las primeras gestiones culminaron con una declaración conjunta de los presidentes Frondizi y Alessandri, luego de su entrevista de Viña del Mar. En esta declaración se consideró el problema no sólo como una realidad actual irregular, sino en función de los previsibles desplazamientos que tendrá que generar, en el futuro, el desenvolvimiento de la Zona de Libre Comercio, de la que ambas naciones forman parte.

Esas conversaciones prosiguen actualmente, y sería ideal que conduzcan al establecimiento de un régimen adecuado, similar al que rige en la Argentina para las migraciones de trabajo de Bolivia y Paraguay. A los obreros chilenos les otorgaría una especie de "carnet de trabajo", que los autorizaría para permanecer durante períodos determinados de tiempo trabajando en la Argentina. El sistema garantizaría igualdad de trato en materia de salarios, condiciones de trabajo y régimenes previsionales. Se procuraría asimismo que este movimiento migratorio se realizara de manera controlada, es decir, en lo posible, regulado por contratos de trabajo.

Amable colaboración juvenil tuvo el desfile realizado a beneficio de la Universidad de la Patagonia



EDITH QUIROS



AIDA PREGELI



KATHY ALVAREZ



MARY HANZAN



ZULLY CABRERA

La moda en Comodoro Rivadavia

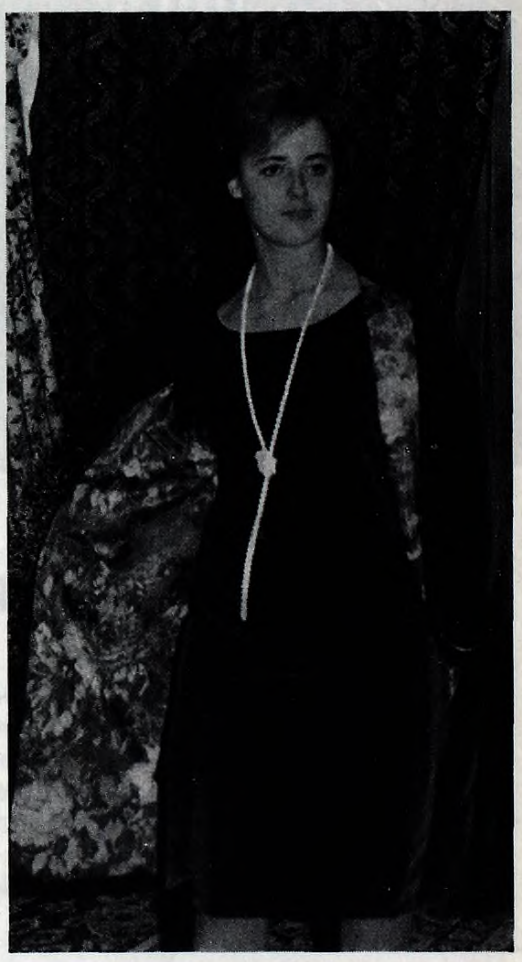
CONTANDO con una activa colaboración estudiantil y el amable concurso de un grupo de encantadoras jóvenes locales, se realizó en Comodoro Rivadavia una fiesta de la moda a beneficio de la Universidad de la Patagonia San Juan Bosco, que busca reunir mayores fondos para completar el material requerido por las distintas cátedras. Consistió el beneficio en un notable desfile de modelos, apropiados para primavera y verano, facilitados por la sección costura de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, que también cedió sus amplias y ahora muy modernas dependencias para que sirvieran de escenario a esta reunión, que ha dejado un perdurable comentario auspicioso.

Una comisión estudiantil trabajó muy acertadamente en la organización, tomando asimismo a su cargo las invitaciones. La sociedad comodorense y de la circundante zona petrolífera respondió admirablemente, siendo así que la capacidad prevista se vio totalmente colmada. El personal de *La Anónima* estuvo también en todos los detalles.

Los modelos exhibidos por las distintas jóvenes fueron muy celebrados, y a juicio de los entendidos —principalmente de las entendidas— ha quedado consagrada por su buen gusto y calidad la sección costura de la firma comercial ya mencionada.

En estas páginas presentamos un conjunto de fotografías sobre el desfile, que culminó con el sorteo entre la concurrencia de un modelo donado por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.







En el centro, señorita Ana María Hughes con un modelo primaveral y Mónica Van Norden, la más pequeña de las modelos. A la izquierda: el señor D. Calderón, gerente de La Anónima, entregando a la comisión estudiantil el modelo sorteado y que fue obtenido por la señora de Figueroa. Arriba, señorita Raquel Santos vistiendo uno de los modelos exhibidos.

El prestigio de
Westinghouse...



...nace
de la calidad

Westinghouse

Exija Ud. esa calidad mundialmente reconocida

Westinghouse W-10: Para las mayores exigencias en refrigeración hogareña. Diseño exterior de moderna prestancia. Interior y contrapuerta de perfecta concepción funcional.
También... Increíbles planes de pago!.. Se ajustan positivamente a su presupuesto. **ENTREGA INMEDIATA!**

Con esa misma calidad
Westinghouse
Laundromat



el lavarropas que trae de los EE. UU. una nueva manera de lavar. **¡Totalmente automático!**

En todas las sucursales de la
SOCIEDAD ANONIMA
IMPORTADORA y EXPORTADORA
DE LA PATAGONIA

Charlas e impresiones del camino

(Por un redactor viajero)

Lomas y valles ante la vista; el campo amarillento y dilatado, donde pastan millares de ovejas; el cordón de sedimentos marinos y corona de rocas basálticas; la carretera amplia y cuidada, aunque no exenta de baches con agua del deshielo, y cuyas curvas y ondulaciones pueden ser de algún efecto físico para quien no esté habituado a pasarlas a gran velocidad.

Vamos de este a oeste, o sea de la ría del Gallegos a las quebradas y montes cordilleranos donde se origina el río Turbio, trayecto de 270 kilómetros. La chatita zumba y se desplaza como un avión, manejada por su propietario, señor Sesnic, abastecedor rioturbiense, que si no pasa los cien kilómetros horarios, entiende que está parado, como buen empresario moderno.

Sucédense los establecimientos: Palermo Aike... Las Buitreras... La Carlota... Bellavista... Rincón de los Morros... La Bolsa... Estancias a derecha e izquierda, grandes estancias, que se destacan por el número de sus edificios, rojos y blancos por lo general, y sobre las que flota el hálito de la historia.

La Bolsa y el puente del Gallegos

Desde La Bolsa, que no es estancia, sino hotel, almacén y surtidor de combustibles líquidos, nos allegamos hasta el puente del río Gallegos, obra de unos ochenta metros. Está allí mismo. Las márgenes ofrecen el espectáculo de sus lajas de hielo, acordonadas y sobrepuestas por la creciente. Algunas tienen hasta 25 centímetros de espesor y un largo de dos metros; y el hotelero nos dice que poco antes las hubo hasta de un espesor de cuarenta centímetros. Todo el río Gallegos se encuentra señalado por esas líneas de millones de losas de hielo, como una corriente septentrional de la Siberia.

El Gallegos tiene 200 kilómetros de curso. Nace allí mismo, mediante la confluencia de los ríos Rubén y Penitente, que vienen de la Cordillera. Por la margen izquierda, cerca nomás, le entrega sus aguas el Turbio, que también viene de allá.

Bosquecillos de ñires, no altos todavía, alegran el paisaje: ellos son un preludio de la gran sinfonía forestal del Andes; y son también leña para el poblador, y sombra para la oveja en los días calurosos de la estación estival.

La frontera con la República de Chile está cerca: 27 kilómetros por la carretera. Hacia el oeste se perciben las montañas nevadas.

Los dueños del hotel están contentos. Da gusto verlos así, tan felices. Son los esposos Manuel García, gallegüense neto, y Prudencia Dolores Rivarola, natural de la patria del mariscal Solano López. Trabajan en el lugar desde hace ocho años; y, para qué mentir, ya tienen su fortunita: un coche señorial, almacén de ramos generales, edificio de dos plantas, etc. Unos añitos más, y que cualquiera les suelte un galgo. ¡Eso sí, trabajan e invierten allí su ganancia! Don Manolo nos dice: Mi estancia no es tan grande como esas (señala el campo circundante), pero también hago mi zafra. Su estancia, en verdad, se reduce a su establecimiento comercial.



Conversación ornitológica

Estancia Glencross... Punta Alta... El Turbio... Estancia Rospentek... Campo de Aviación... Todo lo miramos con curiosidad y simpatía. Es grato ver y averiguar. Los compañeros de viaje son amables. A uno y otro lado de la ruta, todo es hacienda, lagunas, arroyuelos, aves silvestres. Iniciamos una conversación ornitológica.

Ante los cisnes totalmente blancos, o de cuello negro, preguntamos si se sabe dónde anidan.

El sargento Vázquez, oriundo de la localidad bonaerense de Tres Arroyos, que ha subido a la chatita en el destacamento policial del otro lado del puente del Gallegos, manifiesta que los cisnes aovan en los pequeños promontorios de las lagunas. Lo ha visto en Tierra del Fuego. Refiere también que los polluelos se prenden a la madre para aprender a nadar, en lo que se diferencian de los patos, que nadan solos en cuanto nacen. El chófer confirma esto.

Pasamos a los avestruces. Ponen hasta 90 huevos en un mismo nido, dice el chófer, don Francisco Smith, in-



Puente colgante sobre el río Gallegos.

CAMINOS Y VAN PEBORGH

C. I. F. y de M.

Sociedad Anónima

CONSIGNATARIOS

LANAS Y FRUTOS DEL PAIS

Oficinas: 25 de Mayo 252 T.E. 33-3908

Oficinas: Herrera 2412 T.E. 21-4197

BUENOS AIRES

Dirección Telegráfica "CAMIVAN"

AGENTES DE ZONA

★

Guillermo L. Grimm: Puerto Madryn

★

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

★

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

★

Arcal y González Rúa: San Julián, Casilla 83

★

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

★

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

★

Oficina en Río Gallegos

CAMINOS Y VAN PEBORGH

glés, mecánico profesional, veterano de la Patagonia, que ha estado cinco años en la estancia Punta Alta, otros cinco en el Expreso del Sud, etc. Y no empollan las hembras, turnándose, sino el macho, o sea el jefe de la cuadrilla; y los pichones, llamados charas, encuentran su primer alimento en los huevos que no han sido empollados y que el empollador los destroza para ello.

El sargento Vázquez no rectifica esta información; pero dice, sí, que él no ha visto nidos de avestruz con más de 45 huevos.

Nosotros hemos oído decir que el avestruz rompe el huevo huero para que vengan las moscas; y son estos insectos el primer alimento de la cría.

Los flamencos: la lucha por la vida

En cuanto a los flamencos, el sargento Vázquez cuenta que ponen los huevos en el barro, al borde de las lagunas; y es el sol quien los empolla. Es esto lo que sabe. El chófer expresa que no. El flamenco fabrica su nido, un nido de barro, alto; y la altura le sirve igualmente para evitar el peligro del agua en caso de crecimiento de la laguna, que para disponer con libertad de sus patas, estirándolas hacia abajo en vez de replegarlas.

Dejamos la dilucidación de este asunto a otros. Es probable que el ornitólogo lo conozca bien, y lo mismo algunos otros observadores, sobre todo del campo. El poeta Guido y Spano versificó una vez acerca de "el flamenco nadando en la laguna", error reprochado por un amigo. —El flamenco no nada, le dijo.— ¿De dónde ha sacado usted eso? ¿No nada? —inquirió el poeta—. ¡Cuánto lo siento por el pobre animalito!

El mecánico Smith nos cuenta también una historia extraordinaria, como para una película, según su palabra. Iba de San Julián al interior. Hace de esto una porción de años. De repente, observa una escena tan extraña, que lo obliga a detenerse: es la pelea de un carancho con unavestruz; el carancho por arrebatarle una charita de un par de días, y el avestruz defendiéndola. El triunfo fue de esta última ave. La charita quedó ilesa, y el carancho desplumado y abatido a patadas. Así recuerda el mecánico Smith.

El zorro y las martinetas

No se ven martinetas en la huella ni en los campos. Preguntamos si será por el frío (estamos a fines de agosto). No es por eso, responde don Francisco, que es aficionado a la caza y la pesca, y que ha detenido varias veces el vehículo para probar la puntería con los patos. Los zorros las han concluído. El Gobierno, años atrás, prohibió la caza de zorros, y entonces se crearon tantos que en la primavera recorrían los nidos de esas aves y no dejaban un huevo, buscando el polluelo, seguramente. lo cierto es que ahora es muy raro ver una cuadrilla de martinetas.

Tanto el señor Smith como el sargento Vázquez, sostienen que es un error decirles cauquenes a las avutardas. El cauquén es otra ave, más chica, semejante a un pato, y que anida en los árboles, no en los juncales ni bañados.

Naturalmente, toda esta información corre por cuenta de sus autores.

El Turbio: un embrión de pueblo

La localidad de El Turbio no es la localidad de río Turbio. El Turbio está más cerca. Se compone de la estación ferroviaria, y una docena más de casas, entre ellas la estancia La Fermina y el horno que provee los ladrillos a la cuenca carbonífera, distante unos treinta kilómetros.

Esta población de El Turbio es anterior a la otra, si no hemos entendido mal. Tiene un hotel, comisaría policial, escuela pública, y no recordamos si juzgado de paz también.

Habría que cambiarle el nombre, para evitar confusiones, pues cuando se dice El Turbio se entiende que es el lugar del carbón, y no este otro.



REAPERTURA *Una feliz iniciativa ha permitido reabrir un establecimiento educacional cuya habilitación significó, en su día, un verdadero y acertado esfuerzo. Nos referimos a la Escuela Hogar Lago Posadas, en la que los niños —todos o casi todos ellos provenientes de hogares muy humildes— encontraban calor de nido, aprendían los conocimientos elementales de la enseñanza escolar y cultivaban la tierra. El intento se abandonó hace algunos años, pero ahora la Dirección de Escuelas de Santa Cruz, en colaboración con entidades de humanitaria trayectoria, reanudan el esfuerzo, esperando que será con todo éxito. Sin duda, dentro de algún tiempo los nuevos alumnos que en esta casa encontrarán hogar, educación, y harán un aprendizaje práctico, también mostrarán, con el mismo orgullo que sus antecesores, los voluminosos frutos cosechados, como vemos en esta fotografía de 1956, tomada entonces en la Escuela Hogar Lago Posadas, que conservamos en nuestro archivo.*

EL NIÑO Y LA ENSEÑANZA REGIONAL

EL niño no sólo necesita aprender conocimientos generales y salir de la ignorancia nativa; necesita conocer el suelo inmediato que le sirvió de cuna y saber desde los primeros años cuál es la producción más valiosa y cuáles los recursos más abundantes. Preparar al niño para una lucha eficiente por la vida, proporcionándole gradual y luminosamente visiones exactas sobre la naturaleza circundante, en que los conceptos de la tierra, de los bosques, de los ríos, de las montañas, de los lagos, de los caminos, de los pueblos, se transformen en cosas familiares en la imaginación del escolar, es el programa de educación adoptado por los pueblos modernos.

Por igual fundamento, el niño no debe permanecer ajeno a la historia y la evolución del sitio de la región donde advino al mundo, o allí transcurren los años de su formación cultural. Han de inculcársele los conocimientos necesarios sobre los hombres ponderables que han sobresalido del común de los habitantes del lugar, por la perduración y la calidad de la obra realizada. Es impropio que permanezcan desconocidos para el niño escolar, mujeres y hombres que de algún modo notable y ejemplar contribuyeron a civilizar y desarrollar la bien llamada "patria chica", en tanto se le inculcan detalladas referencias biográficas sobre figuras que sólo han sido un relámpago en la historia nacional o del mundo.

Para asistir diariamente a una escuela, en la que le enseñaban sobre otros ríos y otras tierras pero nada sobre todo lo que estaba a su alrededor y constituía la realidad de su vida presente y futura, esta niña neuquina tenía que cruzar a diario el río de su región natal, asida acrobáticaamente de la maroma. Fotografía tomada durante sus inspecciones por el insigne educador ya desaparecido, don Próspero Alemandri.

Cruce del Catan Lil





Escena habitual frente a muchos colegios de la zona rural patagónica, a los cuales llegan los niños a caballo, pues deben cubrir distancias apreciables. Esta fotografía corresponde a un paraje neuquino. Algo similar hemos visto recientemente frente a la escuela de Dolavon (Chubut).

MALES DEL CENTRALISMO

La enseñanza en nuestro país se maneja burocráticamente desde Buenos Aires, y el plan de estudios es igual para la capital federal, el tórrido Chaco y la frígida Tierra del Fuego, programas que, notoriamente, no responden a necesidades zonales ni a vocaciones que podrían servirlas. Los programas y métodos de las escuelas que funcionan en las provincias patagónicas, son los mismos de los restantes establecimientos primarios dependientes del Consejo Nacional de Educación, perdiéndose de vista las realidades regionales y manteniendo una completa ignorancia sobre la propia historia, la geografía, hidrografía, y demás materias indispensables. Por absurdos de este centralismo, los escolares de la Patagonia tienen de la geografía regional el mismo conocimiento superficial y sumario que de la restante geografía del país y del mundo, y nada se les habla de los próceres lugareños y se ignora la historial local, que es tan valiosa y digna como la de otras regiones del país, aunque, probablemente, presente menos fulgores de heroicidad castrense, pues la de la Patagonia es más bien la historia pacífica pero valiente de la colonización y del trabajo.

DEFENDER LOS MATICES CARACTERISTICOS

Estamos persuadidos que no puede merecer la menor objeción una idea tendiente a que el escolar reciba una educación e instrucción concordantes con el medio donde empezó a vivir y que será, tal vez, el lugar donde desarrollará toda su existencia; de igual manera, los maestros encargados de estructurar la mentalidad de la niñez, han de estar dotados de plenos conocimientos sobre el medio en que les corresponderá ejercer la docencia; conocer su naturaleza, su clima, su topografía, sus fuentes de riqueza, sus posibilidades intrínsecas, sus hombres, sus hábitos y modalidades, y la historia regional.

Bien es cierto que la República es una sola, pero está compuesta por muchos y diversos matices que armoniosamente componen el color de la patria única y total. La enseñanza uniformada como ahora se estila supone la pérdida de los caracteres propios de cada una de las fases que integran el país. Nosotros sostenemos que sin que nada prime sobre lo esencial de la enseñanza, han de elaborarse los programas regionales sobre la base de un programa común, para permitir que cada niño se familiarice con los aspectos más interesantes del territorio en que le toca vivir.

UN PRINCIPIO EN CHUBUT

Las provincias patagónicas han creado sus organismos escolares y Santa Cruz ha pasado a administrar totalmente la enseñanza parvular; bueno será que en cada una de ellas no se pierda de vista la conveniencia de que los niños reciban una instrucción adecuada al medio, acentuando el conocimiento del ámbito regional y haciendo que, dentro de una medida equivalente de valores, la propia historia no quede ignorada bajo el método de una excesiva generalización de la historia nacional. En este último aspecto, debemos señalar la complacencia con que hemos observado que la Dirección de Escuelas de la Provincia del Chubut, ha creado un típico calendario escolar, incluyendo distintos aspectos del pasado austral y, en particular, de los hechos más significativos del pretérito del Chubut. Nos parece aleccionador darlo a conocer como colofón de este ligero comentario.

Enero 9: Fundación de San José, primera población del Chubut, Forma IV;

Enero 31: San Juan Bosco, Patrono de la Provincia. Forma III;

Marzo 9: Descubrimiento del Chubut por Simón de Alcazaba. Forma IV;

Marzo 31: Descubrimiento de la Patagonia por Magallanes. Forma IV;

Junio 10: Las Islas Malvinas son Argentinas. Primer Gobierno Argentino, Luis R. Vernet (1829). Forma III;

Junio 16: Creación de la Provincia del Chubut (Ley 14.408). Forma III;

Julio 21: Creación de la Colonia Sarmiento. Forma III en la localidad de Sarmiento y Forma IV en el resto de la Provincia.

Julio 28: Desembarco de los Colonizadores Galeses en el Golfo Nuevo. Forma II;

Setiembre 15: Fundación de Rawson. Forma III;

Octubre 10: Fundación de Camarones. Forma III en Camarones y Forma IV en el resto de la Provincia.

Octubre 11: Creación de la Gobernación de la Patagonia. Forma IV.

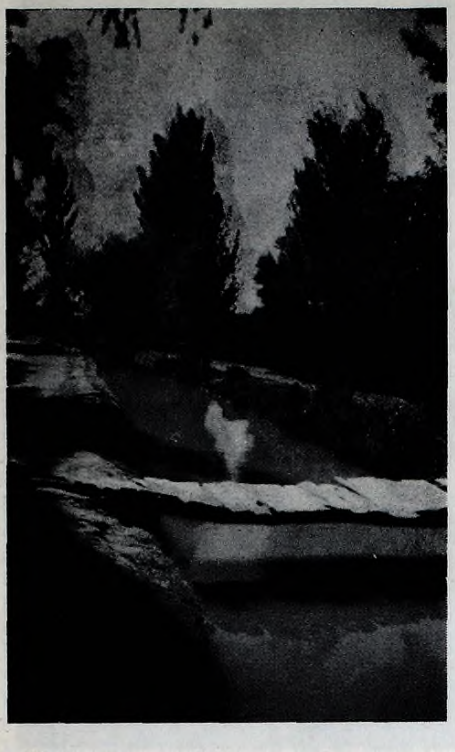
Octubre 16: Creación de los Territorios Nacionales. Forma IV.

Noviembre 6: Día de Parques Nacionales. Referencias a la personalidad del Perito Francisco Moreno. Forma IV.

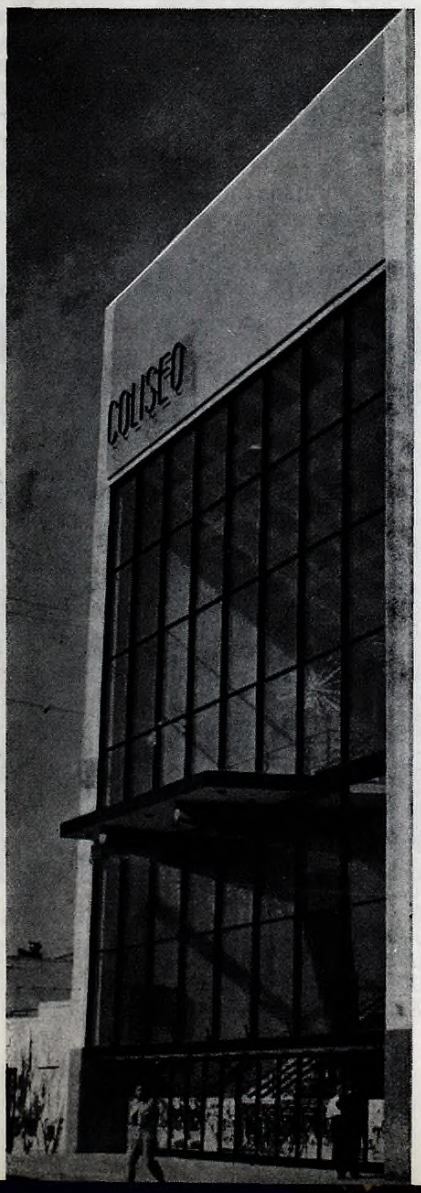
Noviembre 26: Día de la Constitución de la Provincia. Forma IV.

Diciembre 13: Día del Petróleo. Forma III.

La forma I consiste en un solemne acto escolar con exclusión de toda otra actividad; la forma II es un acto escolar en día de clase, en cada turno y sin suspensión de las restantes actividades; la forma III es clase alusiva a cargo del maestro de grado y la forma IV es anotación en la Cartelera de Efemérides.



Pintoresco aguafuerte en el marco urbano de Trelew, "La zanja" es una vieja acequia a la que el progreso de la ciudad va desvistiendo rápidamente del yuyal de sus orillas. ABAJO: una muestra del pujante desarrollo de Trelew: edificio del Cine Coliseo.



Poetas del Sur

BOYERO escuda el nombre de un joven santacruceño, perteneciente a una distinguida familia rural, que ha incursionado en el campo de la poesía, sin que hasta ahora ninguna de sus composiciones viela la luz. De ahí que en esta sección, expongamos con gusto a la opinión de nuestros lectores los dos trabajos que nos ha entregado.

SOSIEGO

La tarde cae melodiosa.
Cruza un paisano el sendero
al tranco de su tordillo
cansado, mas resistiendo.

El sol, las últimas hebras
de su poncho desparejo
que toma todas las tardes
despacio, va recogiendo.

Dentro del monte palpitan
mil trinos, cuyos ecos
repican sobre las rocas
que señalan el lindero.

Las oscuras golondrinas
van por los aires subiendo;
trazan mil nombres alados,
mil nombres con su misterios.

Desde los corrales llega
olor a oveja y a heno;
en la quietud de la hora
suena, lejano, un cencerro.

Por entre las altas ramas
del calafate en verdeo
canta un pechicolorado,
silba a ratos el boyero.

Se eleva una brisa tenue
que viene del alto cerro,
mueve las ramas cantando
y se pierde en el otero.

¡Cómo desborda mi espíritu
de inefable gozo lleno,
al ver mis tardes lejanas
y el murmullo de mis cerros!

SILENCIO

Un silencio triste
rodea mis cerros.
Calladas desfilan
colgadas del cielo
las nubes grisáceas.

Soledad. Silencio.

Temblor de mil pastos
agitan sus miembros
amarillos, fríos,
cargados de viento.
Una liebre a saltos
cruza el potrero.
En el molle oscuro
duerme el hechicero
de las noches frías;
más allá del cerco
donde las palomas
arrullan su anhelo,
el pozo dormido
parece despierto.
Es que tiene frío
la dama del cielo.
Un espíritu triste
se abate en los cerros.

Soledad. Silencio.

Paso a paso
en mi bayo viejo
voy trenzando silbos
en el frío desierto;
tan solo un carancho
navega en el cielo,
si escribir pudiera
su pausado vuelo
creo que diría:
Soledad. Silencio.



Bautizo a este buque... "ShellGuaraní"

En los astilleros "ASTARSA" fue botada la quinta unidad petrolera para el transporte fluvial a granel

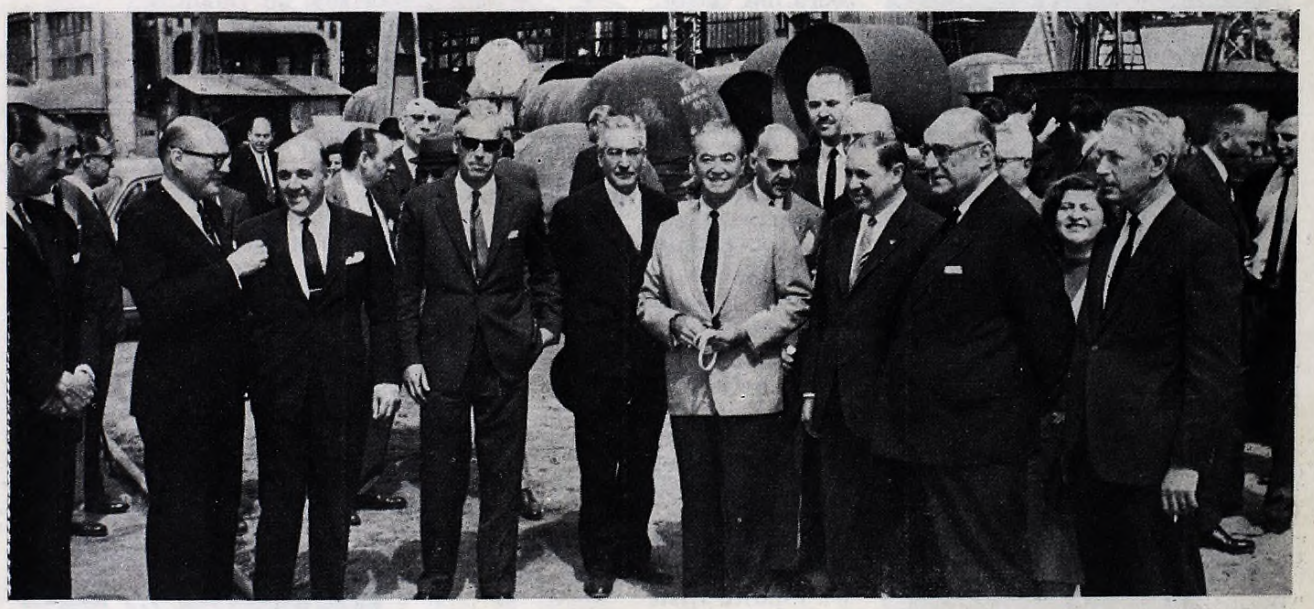


Señora Diana Bohm de Puricelli al proceder al bautismo y botadura del "ShellGuaraní".

El sábado 6 de octubre se realizó en los Astilleros Argentinos Río de la Plata S.A. "ASTARSA", la ceremonia de bautismo y bendición del buquetanque "ShellGuaraní", construído para Estrella Marítima S.A. Asistieron varios ministros del Poder Ejecutivo Nacional, altos funcionarios, dirigentes de la marina mercante, empresarios, invitados especiales y el personal técnico y obrero que participó en la construcción del buque.

Se trata de una nave de dos hélices, accionadas por motores diesel, destinado al transporte fluvial a granel de productos livianos de petróleo, siendo la quinta unidad de este diseño construída por ASTARSA para armadores nacionales; las anteriores fueron dos para Esso y dos para YPF. El largo total del buque es de 90.10 metros; manga, 15 metros; puntal, 3.40; calado, 2.44; porte bruto, 2.705 toneladas. La capacidad de sus diez tanques es de 2.480 metros cúbicos.

En la ceremonia de bautismo y botadura del "ShellGuaraní" fue madrina la señora Diana Bohm de Puricelli, esposa del presidente de Shell Argentina, que en medio de entusiastas aplausos, cortó la cinta que sostenía la consabida botella de champagne. Al romperse ésta contra el casco, la nave comenzó a deslizarse hacia el agua, simbolizando la entrada en servicio de una nueva embarcación, cuya construcción es otra honrosa demostración de la pujanza que ha ido adquiriendo la industria naval en el país, acorde



Dirigentes de ASTARSA con algunas de las personalidades que asistieron a la botadura del "ShellGuaraní". De izquierda a derecha: el ex secretario de Aeronáutica, brigadier Jorge Rojas Silveyra; doctor Oscar Braun Menéndez, presidente de ASTARSA; doctor Frank M. Virasoro, vicepresidente; ingeniero Lucien P. Favre, director; señor Robert McClintock, embajador de los Estados Unidos; ingeniero Alvaro C. Alsogaray, ministro de Economía; señor Enrique C. Puricelli, presidente de Shell Cía. Argentina de Petróleo S. A.; señor Mac Arthur, funcionario de la embajada de los Estados Unidos.

con sus manifiestas necesidades de expansión.

Los presidentes de ASTARSA, empresa constructora, Dr. Oscar Braun Menéndez; y de Estrella Marítima S.A., empresa armadora, señor Rodolfo Muñoz, hablaron ante la concurrencia en los términos que transcribimos a continuación:

Discurso del Sr. Jorge Muñoz

Nos hemos reunido en grata compañía para asistir al bautismo de un tanque fluvial que se conocerá como "ShellGuaraní". Nada más apropiado que esta yuxtaposición, junto al símbolo del distintivo de la empresa propietaria, del nombre de una raza esencialmente navegante que cubría con sus primitivas embarcaciones, construídas a fuego, esa extensísima zona fluvial que va desde el Orinoco hasta el Plata. Es precisamente en esta cuenca del Plata donde el "ShellGuaraní" está destinado a cumplir la misión para la que ha sido concebido: el transporte de productos de petróleo. Misión ésta que cuadra perfectamente, si recordamos que los guaraníes, no obstante tener una noción exacta del coraje, que ha sido obstáculo insalvable para todas las ambiciones de conquista foránea, constituyen una raza pacífica por naturaleza y libre de fuertes pasiones. Ese mismo litoral argentino será surcado por esta embarcación a cuya botadura asistimos hoy; el susurrar de sus motores marinos se mezclará espiritualmente con el eco distante de la lengua Guaraní, una de las más dulces de América, a cuyo respecto no puede en consecuencia extrañarnos que, aún actualmente, siga siendo medio de expresión hablada por parte de más de diez millones de sudamericanos.



El presidente de ASTARSA, doctor Oscar Braun Menéndez, y el director, doctor Armando Braun Menéndez, despiden al presidente de Shell Argentina, señor Enrique C. Puricelli y señora, después de cumplida la fiesta de la botadura del "ShellGuaraní".

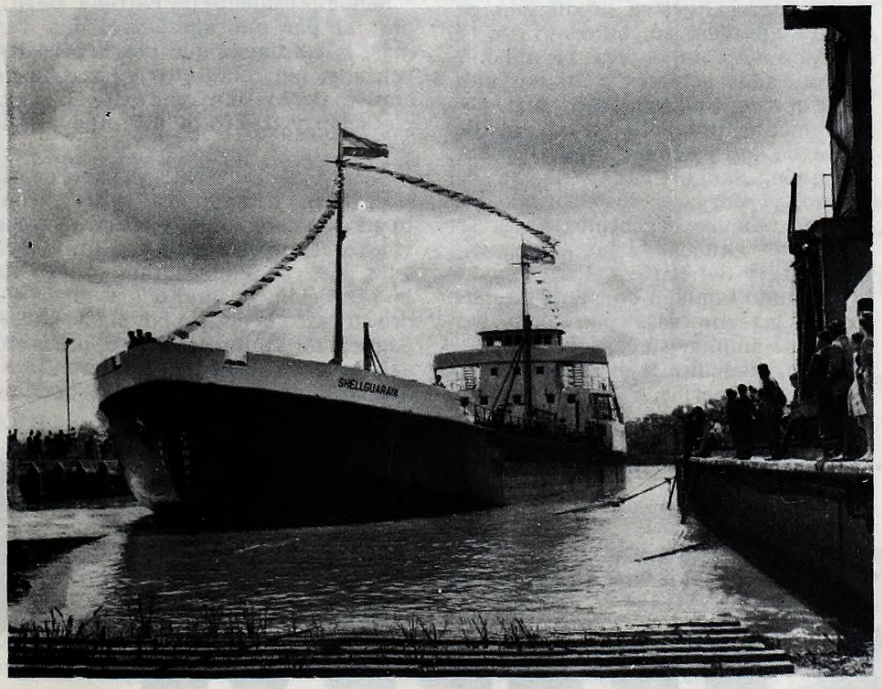
El "ShellGuaraní" es una nueva unidad que se agrega a la flota de Estrella Marítima con el propósito de mantenerla a tono con las crecientes necesidades de la economía nacional. Hemos incorporado en los tres últimos años cinco buques-tanque con un total de alrededor de 76 mil toneladas de porte bruto. A medida que el país se desarrolla, se incrementan los consumos de energía y el petróleo cumple, a dicho respecto, un papel preponderante en nuestro medio. Podemos afirmar que en la República no puede haber desarrollo económico sin petróleo.

La distribución eficiente de los productos tiene una importancia igualmente destacable. En este sentido, es desde todo punto de vista imprescindible la utilización de esa red natural de vías navegables que jalona nuestro litoral. Es digno de destacarse que el transporte de cabotaje, tanto fluvial como marítimo, tiende a aumentar a razón del 20 % anual en el último quinquenio.

En lo relacionado con el transporte de petróleo y productos, el medio fluvial ofrece algunas ventajas con relación a otros medios de transporte, ya que permite transportar grandes volúmenes por viaje y cuenta, además, con mayores facilidades para las operaciones de carga y descarga.

En la actualidad, Shell C.A.P.S.A. transporta el 17 % de sus productos por vía fluvial y la adición del "ShellGuaraní" permitirá, indudablemente, mejorar la distribución de acuerdo con las características siempre cambiantes de la comercialización de los combustibles. Nuestras empresas, incorporadas al quehacer nacional desde hace medio siglo, permanentemente tratan de satisfacer las exigencias del mercado, efectuando con dicho fin inversiones importantes de capital, demostrativas de la pujanza intrínseca de la República y, al mismo tiempo, de la fe de los capitales privados, especialmente los que provienen del exterior, en la integridad de las instituciones jurídicas y en la democracia argentina.

La embarcación que hoy toma estado público ha sido concebida con un diseño especial, adaptado a las condiciones del tráfico que está destinada a servir. Su realización por Astarsa traduce nuestra confianza en la industria naval argentina, no sólo en el poder de organización de sus empre-



El "ShellGuaraní" en las aguas reposadas del río Luján. Se trata de un buque tanque para servicio en los ríos Paraná, Uruguay y Río de la Plata, puertos limítrofes a Buenos Aires y La Plata. Es de construcción longitudinal, totalmente soldado y una cubierta corrida, con máquina propulsora en popa.

INDIS-
PENSA-
BLES

Para buenos mates tres cosas se necesitan...



Una yerba de ley

Yerba
Enosis

En paquetes de 1/2 y 1 kilo con protección de celofán

sarios sino también en la participación de sus obreros y sus técnicos. Todos ellos pueden estar orgullosos de su aporte al progreso de la economía argentina.

Deseo terminar estas breves palabras con una impetración fervorosa por la buenaventura de esta pacífica nave, que quisiéramos idealizar en la esbeltez y perseverancia secular de la raza guaraní, con que vamos a bautizarla.

Discurso del Dr. Braun Menéndez

Señor ministro de Economía, señor ministro de Obras y Servicios Públicos, señores secretarios de Estado de Transportes e Industria, señor embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, señor presidente de Estrella Marítima; señoras, señores:

El casco del "Shell Guaraní", entrará dentro de unos momentos en las aguas del río Lujan. El acontecimiento representa para nosotros una doble satisfacción; culmina con felicidad una nueva obra de nuestros astilleros, destinada a un grupo de empresas con las que Astarsa tiene cordiales lazos de amistad y reconocimiento; y da testimonio de la confianza que nos ha dispensado una empresa vinculada a Shell, transportador marítimo de petroleo desde fines del siglo pasado, al encomendarnos por primera vez la construcción de uno de sus buques.

Varios petroleros salidos de nuestras gradas, surcan aguas argentinas a plena satisfacción de sus armadores, Y.P.F. y ESSO S.A.P.A.

A ellos se suma ahora el "Shell Guaraní", y deseamos para Estrella Marítima los mismos resultados en su explotación.

Este ramo de la industria naval tiene futuro promisorio. Los estudios realizados de nuestra producción petrolera, prevén su aumento en el próximo decenio de los 14 millones de toneladas actuales a 26 millones, cifra que será alcanzada en 1971. Ese incremento proviene en su mayor parte de los yacimientos de Chubut, Neuquén, Santa Cruz y Tierra del Fuego, y podrá ser transportado por buques tanques argentinos hasta las refinerías situadas sobre las costas del Plata y del Paraná. Para atender el consumo también creciente de derivados, las empresas petroleras tendrán que ampliar su capacidad de producción, mediante la extensión de sus actuales refinerías o la construcción de nuevas plantas.

Astarsa ha adecuado sus instalaciones para satisfacer esa doble exigencia de nuestro desarrollo económico. Una nueva grada en construcción, permitirá realizar buques tanques de hasta 14.000 toneladas, para el transporte directo de petróleo y derivados, como para el alije de aquellos buques que por su calado no puedan navegar los ríos de la Plata y Paraná.

Paralelamente, la ampliación de nuestros talleres y los contratos celebrados, de licencias y de asesoramiento, nos permitirá seguir aplicando las técnicas más adelantadas y contribuir significativamente a la construcción de nuevas plantas refinadoras en el país, a la ampliación de las existentes y a la adecuada atención de su mantenimiento.

Es esta la oportunidad de agradecer al señor presidente, directores y técnicos de Shell CAPSA, la confianza que también han depositado en Astarsa, al encomendarle la construcción de importantes equipos para su refinería de Dock Sud. Algunos de ellos, como el reactor, el regenerador y la torre combinada de la planta de craqueo catalítico son, por sus dimensiones y características, los primeros construídos en el país.

La tarea requerida para corresponder a todas esas responsabilidades, ha comprometido importantes capitales y el duro esfuerzo de técnicos, empleados y obreros argentinos. Reciban todos ellos la expresión de nuestro sincero reconocimiento. Y estamos seguros de que la labor cumplida no habrá sido vana y que el trabajo útil y fecundo que esa suma de esfuerzos hará posible, ha de colmar, no sólo nuestras aspiraciones industriales, sino también la que el país entero ha puesto en la capacidad de la industria nacional.

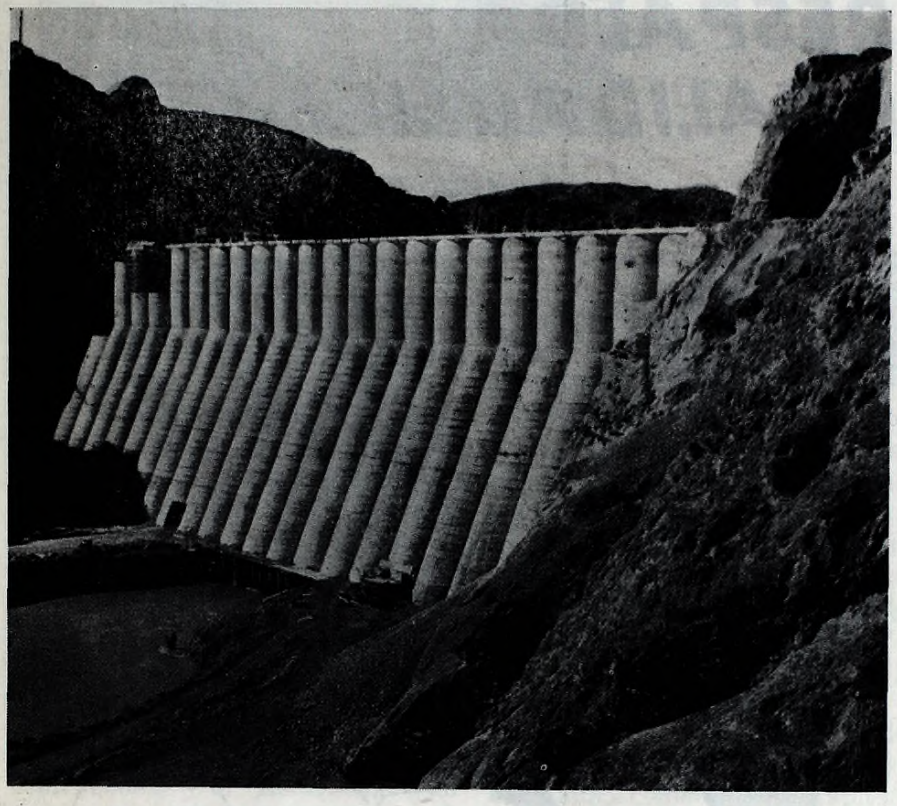
Señor presidente de Estrella Marítima: al par que agradezco, una vez más, la confianza que nos habéis dispensado, me complazco en reiteraros nuestro deseo del mayor éxito en la explotación y tráfico de esta nueva unidad.

Señora de Puricelli: vuestro gentil madrinazgo pone un grato y feliz acento en esta ceremonia, y constituye por sí solo el mejor augurio de un futuro feliz para el ShellGuaraní. Luego de la bendición, os invito a romper sobre su casco la clásica botella de champagne, con lo que esta nave, producto del esfuerzo y del trabajo argentinos, quedará incorporada a la Flota Mercante Nacional.

AMERICANO
Gancia
...ES SUPERIOR!

Dique Ameghino

Una antigua esperanza del Chubut próxima a transformarse en realidad



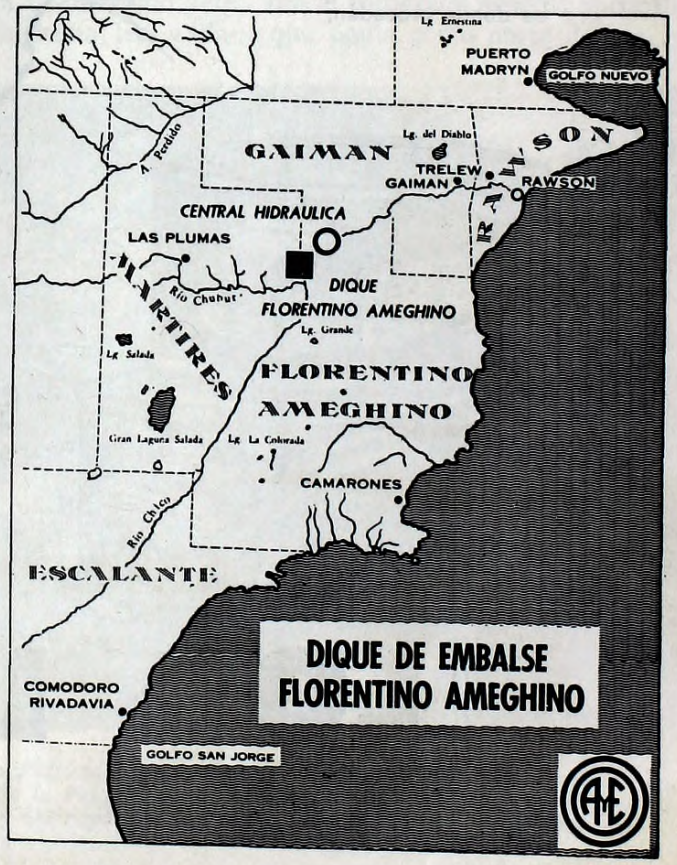
La energía que producirá la central hidroeléctrica anexa al dique de embalse, será conducida hasta Comodoro Rivadavia y Trelew, mediante sendas líneas de alta tensión de 270 y 120 kilómetros de longitud, respectivamente, que trabajarán a una tensión de servicio de 132 voltios. En Trelew se establecerá una estación de rebaje, y mediante otra línea sobre postes de hormigón, se proporcionará energía eléctrica a toda la región del Valle Inferior, o sea que podrán electrificarse todas las chacras y granjas de esa fructífera región.

Calcúlase que el embalse de las aguas se iniciará a principios de 1963. El lago que se formará tendrá una superficie de 7.000 hectáreas, y será de los mayores del mundo. Las obras para el riego de 46.000 hectáreas comprenden —además de una extensa red— de un dique nivelador fijo de hormigón; edificio de toma; dos canales principales denominados Norte y Sud, de 6.505 y 8.566 metros de longitud, respectivamente; un canal de empalme y otro comunero de 7.760 metros de longitud.

LA FOTOGRAFIA que presentamos, recientemente tomada y que nos ha suministrado el Departamento de Difusión de Agua y Energía Eléctrica, permite apreciar el gran muro de cemento del Dique Ameghino en el que únicamente falta coronar los últimos cuatro pilares. Con ellos finalizará la parte esencial de esta obra que representa un viejo sueño de los pobladores del Valle del Chubut, obra reiteradamente demorada debido a las dificultades originadas en su financiación.

Una vez que el sistema de embalse comience a funcionar, quedarán resueltos diversos y graves problemas que afectan a la sección agrícola chubutense, y ha de cambiar por completo la potencialidad económica de la provincia, dado que además de asegurar riego controlado para una superficie de 46.000 hectáreas (actualmente hay 18.000 bajo riego irregular), se construirá a poca distancia del embalse y próximo también al futuro dique compensador "Las Piedras", una poderosa central hidráulica (ver el plano que publicamos en esta página).

El aprovechamiento hidroeléctrico se obtendrá de un salto de 56 metros y un caudal de 150 metros cúbicos por segundo. Esta usina estará integrada por tres turbogrupos con una potencia de 67.000 kilovatios, que permitirá contar con una producción de 120 millones de kilovatios-hora, anuales. De estos tres turbogrupos ya hay dos instalados, mientras que el tercero se instalará en el futuro si es que la demanda lo reclama. La maquinaria es de procedencia italiana y sus elementos se encuentran en su mayor parte depositados en la obra.



SU PROCEDENCIA RESPALDA SU CALIDAD..!



ANTES privilegio exclusivo
de los habitantes del lugar
o turistas de rápido paso.
AHORA los mariscos de Tierra
del Fuego y salmones
de los lagos patagónicos,
llegan a todas partes,
envasados en origen con
la misma frescura
y pureza de las aguas
de donde proceden.



Un bocado delicioso
en el menú más exigente

SALMON ROSADO
del Lago Cardiel

CHOLGAS
de Tierra del Fuego

LOS LAGOS



Familiares del extinto capitán Colombo, amigos personales, miembros del Directorio y personal de la S.A.I. y E. de la Patagonia, en la capilla del cementerio de Avellaneda.

Capitán Ausonio L. Colombo

Falleció el 7 de octubre de 1962

Con la figura del capitán de ultramar Ausonio Luis Colombo se extingue un representante auténtico de una hermosa y activa época de la navegación mercante en la Costa Sur, cuando los buques de la Importadora y Exportadora de la Patagonia, en leal competencia de eficacia y regularidad con los de otras empresas ahora retiradas del servicio, transportaban casi todo el movimiento humano entre Buenos Aires, la Patagonia Austral, Magallanes y Tierra del Fuego; tiempos en que el "José Menéndez" y el "Asturiano" eran como hogares flotantes, donde las familias patagónicas disfrutaban de seguras y cómodas travesías, atendidas invariablemente con la delicada hospitalidad que fuera sello propio de carácter y estilo en estas naves. No se han olvidado esos viajes, no; ni aquellas atenciones, y es frecuente escuchar el recuerdo en la voz de los pobladores de nuestro Sur, para quienes el capitán Colombo encarnaba al prototipo del marino caballeresco, recto, cordial y efusivo, que sabía mantener a bordo, sin alardes, la dignidad de su mando y su condición de gentil "dueño de casa" con todos los pasajeros.

Con la decisión característica de las personas influídas por temprana vocación, desde muy joven enfrentó el capitán Colombo el amplio panorama oceánico y las actividades marineras. En 1915 egresaba como oficial de la Escuela Nacional de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, y su primera función a bordo fue la de pilotín, en el transporte "1º de Mayo", que llevaba los materiales para construir los faros en Cabo Blanco e Isla Leones.

Desde ese lejano viaje databa su contacto con la Patagonia, espaciado únicamente por el tiempo en que, respondiendo a un romántico impulso, se alistó en las armas francesas durante la primera guerra mundial. De retorno a la Patria se incorporó a la flota de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, desempeñando diversos cargos en los buques como oficial y capitán; y cuando la empresa requirió su permanencia en tierra como Jefe de la Sección Marítima, leal y disciplinado le rindió su máximo ejemplo de colaboración y solidaridad, aceptando abandonar el puente de mando y la navegación activa que constituían su mayor complacencia espiritual.

Sensibilidad y carácter se aunaban en el capitán Colombo. Era la suya un alma lírica capaz de soñar acodado en la borda y con la mirada perdida en el horizonte de mar y cielo, pero sin perder la ejemplar firmeza que es inherente a los hombres con capacidad para el mando, el que ejercía por la gravitación propia de su conducta y de su ejemplo, pues era el camarada sencillo y cordial que ponía como norte de sus re-



El capitán señor Patricio Conway leyendo su oración fúnebre en nombre de la S.A.I. y E. de la Patagonia, del personal y de los amigos, en el sepelio de los restos del capitán Colombo en el cementerio de Avellaneda.

laciones el respeto a la personalidad de cuantos tenían contacto con él, cualesquiera que fuesen los motivos o la naturaleza de esas relaciones. Su cordialidad fluía como su sonrisa, sin que nada en su mundo interior la forzase. Constituía una de esas presencias humanas a las que ni la muerte ni el tiempo puede desarraigar de la memoria afectiva de los que tuvieron la oportunidad de estimarlas.

En la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, el capitán Colombo ha de permanecer con el vigor de las mejores fuerzas emotivas. El sentimiento de amistad y respeto que supo inspirar su trayectoria, tuvo precisa expresión en el acto del sepelio, al que asistieron miembros del Directorio de la empresa y personal de oficinas y de sus buques; las puertas de la casa central permanecieron entornadas y los buques en puerto y en navegación redujeron la bandera a media asta. Encargado de manifestar la emoción de todos, el capitán señor Patricio Conway pronunció ante su tumba la oración que transcribimos.



Me cabe el triste honor en nombre de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia y del personal de esta, de despedir los restos del que en vida fuera nuestro amigo y jefe de la Sección Marítima, el capitán don Luis Colombo.

Difícil sería poder expresar en palabras la trayectoria profesional de este hombre de mar de viejo cuño y las condiciones excepcionales de conductor, en el sentido más amplio de la palabra, que poseía, a las que unía una bondad innata, que lo hacía respetado y querido por superiores y subalternos.

El capitán Colombo se inició en las cosas del mar a muy temprana edad, efectuando su primer embarco en el transporte de la armada "1º de Mayo", a cuyo mando se encontraba un distinguido jefe, el capitán Arnaut, quien supo inculcar al entonces ayudante pilotin Colombo, los principios básicos morales y técnicos de esta difícil profesión, los que asimilados como sólo podría hacerlo una persona de las condiciones del capitán Colombo, habrían de llevarlo con el correr de los años a compartir, con otro inolvidable capitán de esta Sociedad, el capitán Carraro, la bien ganada fama de ser de los mejores expertos en el conocimiento de nuestra costa, desde el río de la Plata al cabo de Hornos.

Su espíritu inquieto y aventurero, lo llevó a prestar servicios a bordo de buques de la marina de guerra francesa, durante un año, en la primera guerra mundial, despues de lo cual y corriendo el año 1917, el fundador de esta Sociedad, don José Menéndez, gran conocedor de hombres, a raíz de un encuentro ocasional con el capitán Colombo, le ofreció ingresar en su flota y desde entonces hasta ayer, es decir, durante un lapso ininterrumpido de 45 años, el capitán Colombo ha formado parte del personal marítimo de esta Sociedad, aportando toda su ciencia y cualidades relevantes en bien de todos.

Poco queda por decir después de este verdadero record de vida, de sacrificio y dedicación a una empresa, la que justo es decirlo, así lo ha reconocido, ya que el capitán Colombo había salido de la órbita del profesional a sueldo para pasar a la del amigo y consultor.

Persona de consejo y sano criterio, su actuación en tierra como jefe de la Sección Marítima no desmereció sus antecedentes brillantes de hombre de puente, y sus profundos conocimientos fueron aprovechados por los directivos de esta sociedad, que a esta altura de su actuación lo consideraban como un verdadero hombre de consejo.

Pero hay un aspecto en la vida de nuestro querido amigo que deseo hacer resaltar muy especialmente, y era su caridad y hombría de bien, en ningún momento reñidas con un profundo espíritu de justicia, y es por eso que era respetado aun por sus contrincantes ocasionales en las cuestiones gremiales, en que por razón de su cargo debía intervenir.

Su buen corazón y justiciero apreciar de las debilidades humanas, lo hacían el paño de lágrimas de sus subalternos, quienes recurrían a él en busca de consejo y ayuda material, con el íntimo convencimiento de que lo que no podía solucionarles su querido capitán, era porque verdaderamente no tenía arreglo. Conductor nato, sabía cuándo debía jugar su prestigio y posición en defensa de una causa justa, sin jactancias y muy a menudo sin que la persona beneficiaria de su actitud, siquiera lo sospechara. Era por eso que los que servían a sus órdenes, intuían en su jefe un hombre superior, cuyo espíritu de justicia no podía ser desviado aun a costa de una eventual pérdida de posiciones.

Fue también un grande y desinteresado maestro, ya que era su mayor preocupación que sus oficiales aprendieran los secretos del arte de navegar, y es así como formó una pléyade de futuros capitanes que hoy recordarán con cariño y reconocimiento las enseñanzas que este verdadero lobo de mar les impartiera con todo desinterés, ya que en nuestra profesión sólo una pequeña parte está en los libros; el resto hay que aprenderlo en el puente y en la playa, y es en esta función de maestro que la figura del capitán Colombo se destaca con caracteres bien netos. No nos olvidemos que antes de la creación de la Flota Mercante del Estado, era casi exclusivamente en los buques de esta Sociedad donde hacían su práctica los oficiales salidos de la escuela de náutica. Predicaba con el ejemplo, ya que su intachable conducta y probidad al margen de las cuestiones técnicas, era una imagen viva de lo que debe ser un profesional del mar, a quien se le confían vidas y cuantiosos intereses. Ojalá sus enseñanzas se mantengan vivas, especialmente en los tiempos que corren, en que, desgraciadamente, intereses venales distorsionan muchas veces las normas de equidad y ética que deben prevalecer en los hombres llamados a desempeñar aquellas funciones.

Desaparece el capitán Colombo rodeado del cariño de sus superiores y subordinados y respetado por todos los que de una manera u otra debieron tomar contacto con él, dejando un vacío muy difícil de llenar.

Pasarán los años, pero la figura de este pionero de nuestras costas será recordada por esta Sociedad y su personal tanto directivo como subalterno, a los que dedicó todos sus afanes durante mas de 45 años y donde sirvió con una lealtad (y lo digo sin temor a equivocarme) muy difícil de igualar. Así también los que teníamos el privilegio de considerarnos dentro del círculo de sus amigos, llevaremos grabado en el corazón el recuerdo de este caballero del mar, que de la amistad hacía un culto y cuya ejemplar vida nos servirá de norte.

Que Dios en su infinita bondad le conceda el eterno descanso, y resignación a su digna esposa y amigos.

El impuesto agropecuario y otros gravámenes sobre las lanas

Como una contribución de emergencia económica forzosa por el ejercicio fiscal en curso, según dice el gobierno, ha sido creado un tributo del 5 % sobre la producción agropecuaria, que incluye la producción de lanas, gravamen que ha de retenerse sobre las operaciones que se realicen a contar del 15 de noviembre. Posteriormente la Dirección General Impositiva dio a conocer las disposiciones tendientes a facilitar la verificación del cumplimiento de las obligaciones impuestas a los productores hasta el 31 de octubre de 1963.

Malestar de los productores

La medida ha causado malestar entre los productores agropecuarios, incluídos, por supuesto, los de lana, quienes comprueban que el gobierno actual, imitando las peores prácticas fiscalistas de sus antecesores, también grava la producción para mantener una voluminosa burocracia. Este impuesto del 5 %, por lo que respecta a la lana, debe sumarse a otros gravámenes, que ya rigen, y que en total son: impuesto a la producción: 5 %; para INTA, 1 ½ %; para caminos agrícolas, 1 %; para derecho de estadística, 0,30 %; impuesto a las ventas, 10 % sobre el valor índice de $ 900, menos los importes de los rubros ya señalados. O sea, un total de $ 153,18 por cada 10 kilos de lana sucia.

El impuesto sobre las lanas

La resolución indica el procedimiento a que se ajustará la retención sobre las ventas de lanas, que deberá practicarse sobre el precio neto de venta de cada operación e ingresado con carácter único y definitivo por los agentes de retención que se detallan a continuación, cuando las adquieran o intervengan en su venta: a) las cooperativas agrarias; los acopiadores; los barraqueros y consignatarios; los industriales, lavaderos o comerciante; b) los exportadores que adquieran directamente a los productores.

Se considerará precio neto de venta para la retención del 5 %, el valor índice fijado sin hacer distingo alguno fundado en la calidad y/o precio del producto. Los índices, por cada 10 kilos, son estos:

Lanas sucias	$ 900.—
Lanas lavadas	„ 1100.—
Lanas de cueros ovinos	„ 900.—
Lanas carbonizadas	„ 1100.—
Lanas cardadas	„ 1100.—

El productor como agente de retención

Cuando los productores comercialicen sus lanas en el mercado interno o externo, sin intervención de alguno de los responsables que hemos señalado anteriormente, deberán ingresar directamente el impuesto del 5 % sobre el monto imponible, dentro de los primeros quince días del mes siguiente a aquel en que se realizó la entrega del producto gravado, mediante un depósito bancario que deberá efectuarse en formulario especial, que lleva el número 95/R. También puede hacer el pago con cheque o giro.

Cuando el productor realice las ventas por intermediario, éste deberá practicar la retención, pero se obliga a entregar al productor un comprobante en el que dejará constancia de haber hecho la retención con el objeto de tuar el ingreso en el plazo previsto.



ORBIS
Roberto Mertig

En todas las sucursales de

Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora de la Patagonia

Bazar "DOS MUNDOS"

25

SUCURSALES

☆

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET

GAS PETROLEO Y ECONOMIA

EXCEPTUANDO la zona del golfo San Jorge, el extremo norte de la provincia de Santa Cruz, la región petrolera del Neuquén y los pueblos servidos por el gasoducto Chubut-Buenos Aires, la restante Patagonia soporta una seria deficiencia en combustibles para calefacción familiar e industrial. Las tierras próximas a los centros poblados poseían antiguamente una tupida vegetación típica, que fue utilizada necesariamente para alimentar los fogones caseros, pero la recolección persistente y prolongada de leña, practicada en algunos casos hasta con cierto abuso y desaprensión, ha concluído por denudar esas tierras, que ya no ofrecen los jarillares del tiempo ido, sino la superficie polvorosa de la erosión.

El combustible vegetal de origen silvestre ha tenido que ser reemplazado por querosene, gas licuado y carbón, este del Río Turbio, pero ninguno en abundancia: por irregularidad en el abastecimiento durante los meses de mayor necesidad, que es en invierno, y siempre porque su costo elevado obliga a las poblaciones a mostrarse cautas en el consumo.

Debemos señalar, entretanto, que en la misma Patagonia se pierden por falta de plantas de almacenaje y gasoductos conductores, unos dos millones de metros cúbicos de gas diarios, que equivalen a 720.000 metros cúbicos de fuel oil anuales, que podrían aprovecharse con beneficio económico indudable.

UN GASODUCTO A RIO GALLEGOS

Por lo dicho, se apreciará la buena impresión que ha debido causar el anuncio de que entre el gobierno de la provincia de Santa Cruz y Gas del Estado habría una negociación o acuerdo, para tender un gasoducto desde los pozos recién abiertos en Cerro Redondo hasta Río Gallegos, transportando el gas que para su consumo necesita la población de la capital de esa provincia.

El proyecto podría tener, además, una variante del mayor interés, porque se trataría de tender una red gemela: gas-petróleo, llevando hasta la ciudad mencionada ambos elementos, gas para consumo familiar e industrial, y petróleo para destilación, comercio y consumo dentro del territorio provincial, como se hace en Tierra del Fuego, donde la destilería Centauro proporciona parte de la nafta que se utiliza en la misma región. A esta idea se ha llegado, al pensar que Yacimientos Petrolíferos Fiscales adeuda a la Provincia de Santa Cruz las regalías petroleras por un monto elevado de millones de pesos, y se le ofrecería la oportunidad de pagar tales regalías con la entrega de una cuota determinada de crudo; la Provincia formaría un ente estatal o mixto para la destilación de petróleo, destilería que estaría en la zona norte, que es netamente petrolera, o en Río Gallegos, aprovechando la ya anunciada red gemela, para gas y petróleo, desde Cerro Redondo.

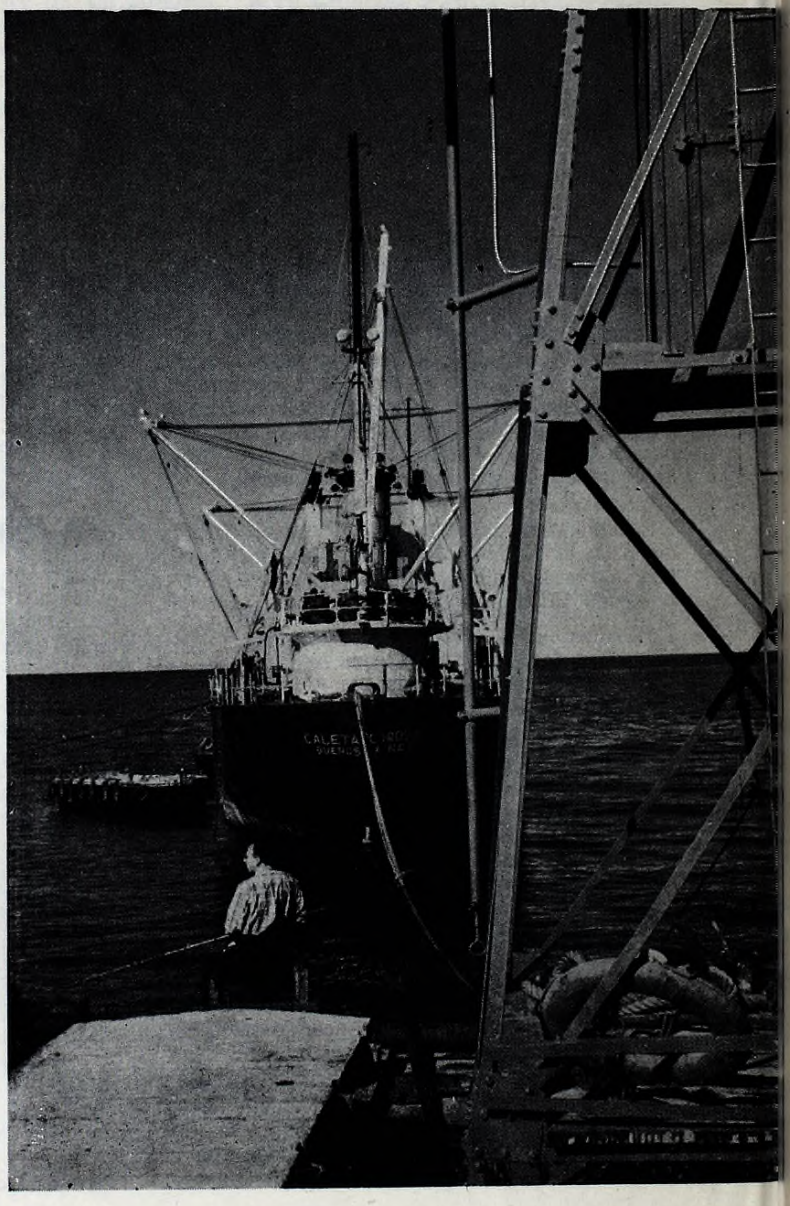
Por ahora algo se ha concretado, y es la aprobación que ha hecho el gobierno provincial de los estudios técnicos efectuados por personal de Gas del Estado para el tendido de un gasoducto, que tendría 80 kilómetros de longitud y un costo de 230 millones de pesos.

EL COSTO DEL PETROLEO

El deficiente estado de las finanzas de Y.P.F. se hace sentir en las provincias petroleras que no perciben las regalías, como queda dicho en el caso de Santa Cruz, pero también en la falta de pagos a las empresas contratistas. Actualmente, Y.P.F. no puede pagar el petróleo crudo que recibe, situación que se hace sentir con fuerza en el desarrollo económico de la región petrolera de Comodoro Rivadavia, donde la producción ha perdido totalmente su ritmo creciente.

Las únicas empresas que entregan todavía a Y.P.F. sustanciales cantidades de crudo, son la Pan American, la Banca Loeb y la Tennessee Argentina, la última en Tierra del Fuego. La curva de producción de estas compañías presenta, en contraposición con lo que ocurría

Por la popa toman petróleo los buques-tanque, como vemos en la fotografía correspondiente a un momento de carga en el muelle de Y.P.F., en el golfo San Jorge.





Villa General Mosconi, campamento central de Y.P.F. en el golfo San Jorge; al fondo el embarcadero de Comodoro Rivadavia; algo más acá, el embarcadero de petróleo; en la zona de embarque, los grandes tanques. Recientemente se paralizaban los balancines de bombeo, porque los tanques, los buques y las destilerías no tenían capacidad para almacenar tanto petróleo como se extraía. ¿Qué pasará ahora?

en 1961, un volumen diario sin variantes: Pan American produce 6.500 m³ diarios; la Banca Loeb, 4.300; la Tennessee, 2.000.

Como las compañías no cobran, tampoco puede pretenderse que intensifiquen los trabajos de extracción y perforación. Ellas deben percibir, de acuerdo a los contratos, un precio fijo, parte en dólares y parte en pesos a la cotización del día, por cada metro cúbico de crudo que entregan a Y.P.F. La devaluación del peso decretada con las medidas financieras del mes de abril, y la subsiguiente declinación del valor de nuestra moneda, se ha transferido directamente al precio.

Si tomamos el caso que presenta el contrato entre Y.P.F. y la Pan American, vemos que los U$S 10 —precio pagado por metro cúbico—, han pasado de $ 830 que eran hasta el mes de marzo a $ 1.400 en la actualidad; estas crecidas y notoriamente no previstas mayores erogaciones, son parte principal en las causas de la falta de medios de pago que afecta a la entidad petrolera estatal.

DESOCUPACION Y DESALIENTO

Hemos dicho que en la región petrolera del Chubut y norte de Santa Cruz se advierte una fuerte declinación económica por haberse detenido el ritmo pujante de la "batalla del petróleo"; calculamos que otro tanto sucederá en Neuquén, Mendoza y Salta. En Comodoro Rivadavia se habla de un par de miles de hombres desocupados por falta de tareas en los campamentos mineros. Y en esferas nacionales se comenta la posibilidad de que este constante decrecer de la extracción petrolera se acentúe y que el país retorne al sistema de la importación de crudo y derivados.

Quienes sostienen este punto de vista, afirman que la situación internacional se ha modificado notablemente. En 1958, al proclamarse la "batalla del petróleo", la finalidad inmediata era poner fin a la dependencia del país con respecto a las importaciones, que significaban un asfixiante drenaje de divisas. En 1957 la importación de crudo y derivados había insumido 281 millones de dólares.

Hoy, ciertamente, la coyuntura internacional no es la misma. La baja del precio del petróleo es bastante acentuada. Rusia presiona con sus ofertas que están a un nivel del 60% inferior al precio internacional; el precio de alrededor de 20 dólares que era en 1958 ha cedido hasta llegar a 13 dólares en algunas ventas forzadas por Rusia, mientras el precio internacional se conserva alrededor de 18 dólares.

Hoy, el país, puede realizar un ahorro de divisas bastante menor que el calculado en 1958, pero esto de ninguna manera significa que pueda ser conveniente paralizar el plan de autoabastecimiento, pues si no tenemos dinero para pagar la extracción propia, tampoco poseemos dólares para pagar petróleo importado. En todo caso, lo que debe hacerse es renegociar los contratos, pero intensificar la producción, construir destilerías y depósitos; sería absurdo dejar de extraer la riqueza que contiene nuestro propio suelo para importar flúidos de lejanos países; además la extracción está vinculada también a la industria nacional y a muchos servicios; desalentar la industria petrolera equivale a propagar más la crisis que padecemos.

GOBERNADOR A PEDIDO



EL gobernador del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, capitán de fragata (R) Ernesto M. Campos, aparece en la fotografía de la izquierda en el momento de leer el mensaje dirigido al pueblo fueguino al asumir en fecha reciente el gobierno insular, y en las otras fotografías se ofrecen algunos instantes de la ceremonia de asunción y juramento, y el de los funcionarios que han de colaborar con el gobernador desde puestos destacados. Asistió al acto y puso en posesión del cargo al señor Campos el ministro del Interior, doctor Rodolfo Martínez (h.).

Es esta la tercera vez que al mismo ciudadano le ha tocado jurar el cargo de gobernador de la Tierra del Fuego. El señor Campos fue designado por el Poder Ejecutivo de la Nación con acuerdo del Senado, vale decir, en forma constitucional, en 1958; cumplido el período de ley, que es de tres años, fue reelegido por otros tres, que se interrumpieron al ser desplazado el Presidente Frondizi e intervenidos todos los Estados. Pero es entonces cuando se registra el hecho honroso que señalamos al indicar que se trata de un gobernador a pedido..., a pedido de sus mismos gobernados, porque éstos, desde entonces, han insistido ante el Poder Ejecutivo, mediante delegaciones y memoriales, para que nuevamente se confiara el cargo a quien, ciertamente, había acreditado una gran pasión realizadora, actuando con notorio entusiasmo en la defensa de los intereses fueguinos.



Juramento ante el gobernador Campos del secretario de Gobierno, señor Martín Lawrence.



Otro juramento: el del secretario de Hacienda, señor Dorado Vilela.





Dos momentos de la asunción del mando, el capitán (R) Ernesto M. Campos. Fue puesto en funciones con breves palabras por el ministro del Interior, y en medio de los aplausos de la concurrencia, ministro y gobernador se estrecharon en un abrazo.



El ministro Martínez recorriendo la ciudad de C. Rivadavia con el comisionado y otros funcionarios.

VIAJE DEL MINISTRO DEL INTERIOR HASTA TIERRA DEL FUEGO

Para poner en funciones al gobernador de la Tierra del Fuego, viajó el ministro del Interior, doctor Rodolfo Martínez (hijo). También el viaje coincidió con el cambio de interventores federales en Chubut y Santa Cruz. En esta última provincia, el doctor Horacio Agulla, profesional del foro de Río Gallegos y con destacada actuación política y parlamentaria en el orden provincial, fue designado en reemplazo del señor Pedro L. Priani, quien, a su vez, pasó a ejercer el mismo cargo en la Provincia del Chubut.

El ministro del Interior realizó la gira en unión de su esposa, del escribano mayor de gobierno, doctor Jorge Garrido, y funcionarios de su secretaría; hasta Tierra del Fuego lo acompañaron el doctor Horacio Agulla y señora. Utilizó una máquina de la Aeronáutica Naval, y practicó escalas en Trelew, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. En todos estos lugares el ministro tomó contacto con las autoridades locales, políticas, vecinos de actuación ponderable, y se prestó ampliamente al reportaje periodístico, ratificando invariablemente el propósito oficial de efectuar la convocatoria a elecciones en los plazos previstos.

Las detenciones en cada escala fueron necesariamente breves, por la premura del doctor Martínez en regresar a la capital federal, donde son absorbentes sus funciones. La estancia más prolongada fue la de Tierra del Fuego, pues además de poner en funciones al gobernador participó en diversos actos y se trasladó al norte de la Isla Grande, efectuando una visita al campamento petrolero de la empresa Tennessee Argentina y a la Escuela Agropecuaria Nuestra Señora de la Candelaria, que dirigen los Padres Salesianos. También en Río Grande compartió la mesa de una celebración vecinal, en la que se manifestó la satisfacción de los fueguinos por la reposición del gobernador.

El ministro del Interior al abandonar el chalet Huergo, que fue su momentánea residencia en Comodoro Rivadavia. Abajo, el interventor en Chubut, señor Pedro L. Priani, al prestar juramento.







Inauguración de la semana de la Patagonia y de la exposición de arte. Discurso del Sr. Héctor Oscar Ceredo.



Conferencia del Sr. Horacio Ratier titulada "Pinceladas patagónicas". Presenta al disertante la Srta. Ileana Lascaray.

Semana de la Patagonia

Del 6 al 13 de octubre se cumplieron los actos programados en celebración de lo que ha dado en llamarse "Semana de la Patagonia", y en cuya organización participan unidos y entusiastas los residentes neuquinos, rionegrinos, chubutenses, santacruceños y fueguinos, y también el Centro de Estudiantes Patagónicos que, ciertamente, ha puesto en todo lo hecho el calor y la inquietud propia de la juventud.

Este año puede hablarse de una superación en la celebración, que alcanzó notorio lucimiento y se distinguió por la diversidad de actos realizados. El comienzo fue augural, pues la "inauguración de la semana" el sábado 6, a las 17 y 30 horas, en el salón de la O.E.A., reunió una cantidad de obras pictóricas de mucho interés, de los siguientes artistas —algunos auténticamente sureños y otros que, sin serlo, han sabido volcar con acierto y sentimiento el paisaje y el ser austral—: Carmen D. Alonso; Cecilia F. Alonso; José Arcidiácono; Adolfo Bellocq; A. Cabral Abelleyra; Luis Caputo Demarco; Ceferino Carnacini; María Esther de Devoto; Matilde Diez; Beatriz R. de Durán; Pablo Fabisch; Juan A. Ferrer; Juan Lamela; María Clarisa Moyano; Susana Quiroga de Mutto; Enrique Policastro; José Roig; Tomás Santa María Heredia; Antonio Osorio Luque; Juan Sierra; Bruno Venier. El conocido escultor Luis Perlotti colaboró con partes del monumento a los galeses que le ha encomendado el gobierno del Chubut.

En la apertura de la Semana de la Patagonia habló el joven estudiante, Héctor Oscar Cerecedo y en la clausura la señora Nélida de Alvarez. Entre ambas ceremonias se cumplieron los siguientes actos: martes 9, conferencia ilustrada sobre "Lago Argentino" por la profesora señora Josefina Marazzi de Rouillón, en el salón de actos de Y.P.F.; miércoles 10, "Pinceladas patagónicas", por el señor Horacio Ratier en Y.P.F.; y homenaje a Carlos M. Moyano en la escuela que lleva su nombre, sobre lo que hacemos crónica aparte; jueves 11: fiesta cultural y artística en la sala Leopoldo Lugones del Teatro San Martín; sábado 13: reunión social que culminó en la madrugada del 14.



Un grupo juvenil en la fiesta de clausura: de izquierda a derecha, Héctor O. Cerecedo, Mabel I. García Cavín, Elba Iglesias, María Elena Crescini y Ricardo Murcia.





Señora Nélida de Alvarez durante el discurso clausurando la Semana de la Patagonia. A continuación, parte del público asistente a una de las conferencias realizadas.



Grupo de chubutenses durante la fiesta final de la Semana de la Patagonia.



Algunos de los organizadores de la Semana de la Patagonia y otros asistentes a la animada reunión social que sirvió de broche final.

ACTO EN LA ESCUELA CARLOS M. MOYANO

Banderas, músicas y rumores de escolares impacientes, escoltaron nuestra llegada al acto, que, patrocinado por la Comisión Ejecutiva de la Semana de la Patagonia, se celebró en la escuela Carlos María Moyano, Nº 16 del Consejo Escolar 9, sita en la calle Virrey Loreto 2449.

El patio que rodea la vieja casona se hallaba engalanado como para resultar el marco propicio a la simple pero emotiva ceremonia.

Ocuparon sitios de preferencia, entre otros, María Clarisa Moyano, hija del primer gobernador de Santa Cruz; la inspectora del Consejo Escolar Nº 9, Srta. Rosenfeld; una delegación de Instalaciones Fijas Navales, padrino del establecimiento; miembros de la Asociación de Residentes Chubutenses, del Centro de Residentes Santacruceños, del Centro Neuquino y de la Asociación de Estudiantes Patagónicos.

Unidos al personal del establecimiento, los integrantes de la Cooperadora, y familiares de los alumnos, fueron partícipes de la unción con que se entonó el himno de la patria y unificado también estalló el aplauso, para destacar el discurso de la Srta. Emilia Gaggino, directora de la escuela.

En nombre de la comisión ejecutiva de la Semana de la Patagonia, el director de la Casa de Santa Cruz, don Juan H. Lenzi, rubricó episodios de la vida del prócer, y logró emocionar a niños y mayores cuando con una expresión tan feliz como gráfica, definió a Moyano como "el Güemes de la frontera austral de la patria".

Otro de los números fue un acróstico certero y colorido; pero la nota quizás más emotiva de la jornada, la brindó un chiquilín moreno, de expresión franca y decir galano. Fue Rodolfo Alvarez, quien leyó su composición, escogida como la mejor redactada y por ello seleccionada para ser escuchada por el público.

Guitarras, cintas gauchas, canciones, coronaron el acto, que finalizó con la emoción compartida por todos los presentes, al haber vivido una auténtica jornada de divulgación patagónica.

Palabras pronunciadas por la directora de la Escuela Nº 16 del Consejo Escolar 9º señorita Emilia A. Gaggino, el 10 de octubre, día de Moyano, cuyo nombre lleva la escuela.

La Patagonia es esa gran región que, extendida en forma de punta triangular, termina por el sur el continente americano. En 1881 fue repartida entre Chile y Argentina, siguiendo el eje de la Cordillera de los Andes, y, actualmente, sólo se da ese nombre a la parte correspondiente a la República Argentina.

Su clima inhóspito contribuye a ocultar aún más los tesoros que guardan sus entrañas.

Hoy volvemos la mirada hacia ella, porque el empeño de los hombres, la ciencia y el progreso, han descubierto el extraordinario valor que contiene, y que es parte del porvenir feliz de la República.

Conocer cómo nació el interés público y general, obliga a ubicarnos en una época. Y así como para saber que somos libres necesitamos destruir todo dominio de la psiquis, para sentir, intuir y vivir la libertad, en lo geográfico, precisamos de la audacia, el coraje y la fe del visionario, que penetra en zonas inexploradas, para destruir los mitos y las leyendas falsas. El, en cada senda, lleva la luz; y en cada mojón, enclava una esperanza.

Esta escuela consagra un nombre que es religión en nuestros corazones, justicia histórica, y motivo de orgullo para cuantos a ella queden vinculados.

Carlos María Moyano, que es símbolo inseparable de nuestra historia patagónica, contribuyó con sus expediciones a dar distinto carácter a las primeras manifestaciones del ejercicio de la soberanía de aquellos lugares. las generaciones que le sucedieron, heredaron su obra, y los niños de hoy, lo recordarán mañana como ejemplo de constancia y voluntad, y que no existe tierra maldita, al decir de Darwin, cuando con riesgo y sacrificio nuestro espíritu está dispuesto a servir a la patria.

En "Caras y Caretas" del 27 de mayo de 1933, se publica un comentario: "Un héroe silencioso y un sabio olvidado", y dice: "La Patagonia era un territorio tan salvaje, que pocos se atrevían a entrar en él"... "Un viaje a través de esas tierras torcidas y quebradas, tenía invariablemente cinco etapas: indios, fieras, tormentas, hambre, sed"... "Y lo más asombroso de la vida de los exploradores patagóni-

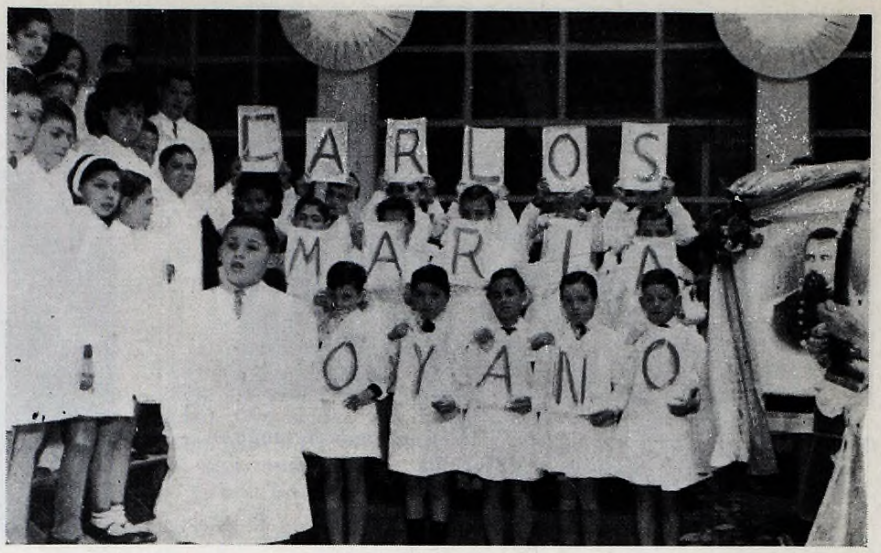
cos, es que se internaban en esas regiones vírgenes, sin soldados que los defendieran. Hacían frente a todos los peligros sin armas y sin miedo, impelidos hacia el misterio, por amor a la ciencia, ni siquiera lo hacían por amor a la gloria"...

Carlos María Moyano: abnegación, desinterés, sacrificio, humildad, lealtad, austeridad, son virtudes que conforman su textura moral. Precursor y realizador de la conquista de la Patagonia, sus obras en el lejano Sur son una muestra acabada de su amor por la patria, que pareciera ser la única razón de su existencia.

Carlos María Moyano presiente en la Patagonia un futuro venturoso, por eso no vacila en lanzarse a su conquista y civilización. Místico de la grandeza sureña y tesonero defensor de los postulados de patria, fue su vida un largo desfile de obras silenciosas, realizadas con callada altivez, con un claro reducto de los viejos y sanos principios, ilustrados en su misma vida, que era ejemplo de virtudes humanas.

Era tan sólo un explorador, un sincero y sano explorador argentino, que no actuaba en política, que no mendigaba columnas en los periódicos para que le sirvieran de pedestal. Era tan sólo eso: *El explorador de nuestra Patagonia.*

Moyano, cuyo nombre honra y engalana nuestra escuela, cumple hoy en nuestro santoral cívico, un aniversario más de su entrada en la inmortalidad y en nuestra veneración.



Alumnos de la escuela Carlos M. Moyano durante el acto en homenaje a este prócer santacruceño realizado en dicho establecimiento.

Y el mundo escolar, este mundo de maravilloso descubrir la vida y afanoso explorar los caminos de la verdad, se arrodilla hoy ante su nombre y se allega hasta su imagen, para refirmar, con la evocación de sus virtudes, las llamas del patriotismo y las fuentes perennes de la moral y de la fe.

Por eso hoy, a los 52 años de su muerte, el mayor homenaje que la juventud estudiosa puede rendir a su recuerdo de silencioso pionero de la civilización y el progreso, es llevar, como lema, al frente de sus aspiraciones, el ejemplo inmortal de su hombría de bien, que deposito ante su imagen como un laurel de bronce.

CERVEZA

Quilmes

La máxima !

COMPOSICION: Tema, Personalidad de Carlos María Moyano, por el alumno de 5º grado, turno de la mañana, Rodolfo F. Alvarez.

Rendimos hoy nuestro homenaje al capitán de fragata Carlos M. Moyano, marino esclarecido, geógrafo inminente, pionero y civilizador de la soledad inmensa de la Patagonia; su nombre está ya adentrado en la admiración y gratitud de muchos compatriotas.

Pero hace largo tiempo que su figura noble y su acción patriótica habían cobrado dimensión justiciera para quienes sabemos cuál fue su obra de argentinidad en el lejano Sur y cuáles los perfiles de su afán idealista.

Muchos años atrás, cuando llegar a aquellas latitudes era aventura de temerario explorador, Carlos María Moyano se fue hasta Santa Cruz, novicio subteniente de marina, asomándose por primera vez a la Patagonia, entonces casi desconocida.

Lo prendó con fuerza la visión inicial y habría de volver muy pronto, junto a Luis Piedrabuena, aquel otro capitán heroico y legendario. Con él produjo en 1877 un informe curioso sobre esas remotas tierras de la patria, y allá selló, con la inquietud de conocerlas palmo a palmo, su destino futuro por muchos años. Y regresó al desierto patagónico para arrancarle mil secretos y ofrendarlos generosamente a la República y a la civilización.

Por largo tiempo iban su nombre y su obra insigne a perfilar la historia de muchas luchas, de prolijos estudios, de sacrificios incontables en la conquista laboriosa y pacífica de aquella vasta zona austral, ganada de tal suerte para la plena soberanía del país.

Fue, en muchos aspectos, su descubridor geográfico y científico. No había mapas ni planos de esas comarcas solitarias; apenas una impresión incierta de su vida, plena de misterios, y allá se fue Moyano, por su cuenta, a cumplir la patriada. Anduvo leguas, centenares de leguas, yendo y viniendo a todos los rumbos del Chubut y Santa Cruz, precisó en sus croquis y en sus mapas datos valiosos para ubicar y deslindar llanuras, cerros, lagos, nacientes y cursos de agua, se asomó a la existencia hostil de los indígenas.

Realizó así su labor de apóstol y de misionero, como después cumplió también tarea de colonizador.

Cuando en el año 1884 se crearon los territorios nacionales, Moyano fue designado gobernador de Santa Cruz. Había cumplido ya seis grandes expediciones de alto valor científico y civilizador: hacia los lagos del oeste, a las nacientes de río Chico, hacia los Andes por el valle del Chalía, siguiendo después la ruta de los arreos, más tarde desde Santa Cruz hasta Deseado, desde Gallegos, en fin, hasta el Pacífico. Luego el viajero incansable, trocó su inquietud por la del férreo y fecundo gobernante, que facilitó el poblamiento del territorio con la atracción de elementos humanos llegados del este y el oeste, Malvinas, Punta Arenas; nuevos descubrimientos de gran valor geográfico, rutas para llevar ganado a través del desolado territorio, abriendo picadas al avance del progreso y de la ciencia en aquellos rincones tan apartados del país.

Después, comenzó a sufrir el crudo efecto de tanta brega cruel con el clima inclemente y la naturaleza bravía de aquella Patagonia y volvió a Buenos Aires.

Había explorado tierras, levantado planos, abierto caminos, poblado Santa Cruz, Río Gallegos, Puerto Deseado, atraído extranjeros que llegaron también con sus ovejas, para formar en poco tiempo el gran plantel ovino. Volvió a Buenos Aires para dar cuenta de esa obra, pero llegó también enfermo, fatigado.

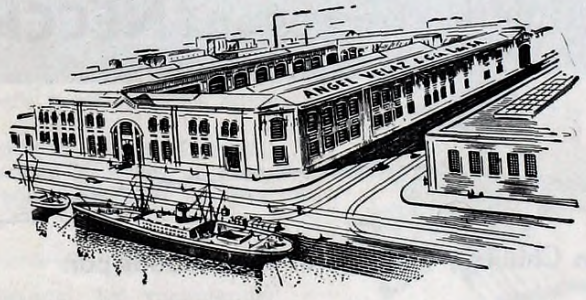
Cuando dejó de existir, el 7 de octubre de 1910, apenas contaba 55 años.

Ya la posteridad le está rindiendo su ofrenda justiciera. En el lago Argentino, en plena Patagonia, el más alto de los picos sureños se bautizó Cerro Moyano, en la misma Santa Cruz hay una estatua de su primer gobernador y aquí, en nuestra escuela, honramos la memoria de quien, como noble marino, como un apóstol, como un civilizador, hizo honor a su patria.

Angel Vélez & Cía. Ltda.
S. A.

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.
„ 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

Casilla de Correo 278 (Central)

T. E. 32 - 5388

Dirección telegráfica: AVELAZCIA



En Chubut y Santa Cruz presentadas por:

SOCIEDAD ANONIMA
IMPORTADORA Y EXPORTADORA
DE LA PATAGONIA

Variados modelos y cómodas condiciones de pago

SIERRA GRANDE

Su significación económica para el país y el norte patagónico

CON Sierra Grande y su rico contenido de hierro, ha ocurrido que luego de cierta detonancia en la información sobrevino un largo período de silencio. Ultimamente circularon encontradas versiones respecto a la explotación del yacimiento y la calidad y cantidad del mineral, razones por las que tienen indudable interés las declaraciones que ha formulado el señor Santiago Brarda, ingeniero jefe de M.I.S.I.P.A. (Minera Siderúrgica Patagónica), empresa que obtuvo el contrato para explotar la riqueza sub-yacente en las minas ubicadas entre San Antonio Oeste y Puerto Madryn.

Los antecedentes del convenio

Recordemos los orígenes y detalles del contrato Nº 1019, del 23 de noviembre de 1960, ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional por decreto número 157/61 del 10 de enero de 1961, por el cual la empresa contratante se compromete al estudio de los yacimientos ferríferos aludidos y a la preparación y ejecución de un programa de desarrollo minero-industrial, el que una vez aprobado por la Dirección General de Fabricaciones Militares deberá materializarse de inmediato. Dicho contrato prevé el desarrollo de los trabajos en dos etapas. En la etapa Iº, que puede considerarse de investigación y planteamiento, se determinarán las reservas de mineral disponible y se programará todo lo necesario para la extracción y concentración del mineral. Igualmente se estudiará la posibilidad de la producción de acero en la misma zona.

Finalmente, para determinar la factibilidad y rentabilidad del proyecto completo y de sus partes, se preparan los anteproyectos de las diversas plantas industriales, además el de la explotación minera y los servicios auxiliares.

En la etapa II, una vez aprobado el programa antedicho por la Dirección de Fabricaciones Militares, se construirán e instalarán las obras requeridas para materializar el proyecto.

La significación económica de Sierra Grande

En la geografía económica nacional, los yacimientos ferríferos de Sierra Grande constituyen las mayores reservas de mineral de hierro que han sido descubiertas a la fecha en el país. Su explotación, expresa el ingeniero entrevistado, permitirá abastecer por lo menos parcialmente la materia prima que utilizan los altos hornos existentes y proyectados, con lo cual se obtendrán resultados de excepcional beneficio para nuestro país. Entre ellos cabe destacar los siguientes:

★ Desarrollo de una nueva industria básica, con gran economía de divisas al evitarse la importación de mineral del extranjero.

★ Seguridad en el abastecimiento de estas materias primas fundamentales para la actividad del país.

★ La implantación de esta industria en el norte de la Patagonia ha de constituir uno de los pilares más firmes para la incorporación definitiva de estas regiones al futuro de la economía general de la República.

Las reservas cubicadas y tiempo de producción

Las reservas que han sido cubicadas superan los 100 millones de toneladas; la empresa contratante dispone de programas de trabajo para pasar a la categoría de "medidas" una reserva de 40 millones de toneladas, que deberán reunir las condiciones económicamente explotables.

Completada esta tarea y fijada la producción anual, se harán las instalaciones y demás trabajos para poner el yacimiento en plan de producción, estimándose que en el término de tres años podrá alcanzarse una extracción de un millón de toneladas anuales. Estímase que Sierra Grande abastecerá en los primeros tiempos alrededor del 30 % de las necesidades industriales del país.

Los trabajos ya realizados

Dice el ingeniero jefe de M.I.S.I.P.A., que los trabajos hasta ahora realizados en el yacimiento han demandado una inversión de 83.000.000 millones de pesos, estimando que hasta su finalización la inversión ascenderá a $ 150.000.000.

Los trabajos más importantes cumplidos son el relevamiento aerofotográfico del área de los yacimientos; el relevamiento geológico y su volcamiento en las planchetas obtenidas en aquel relevamiento; el estudio minerológico completo, mediante análisis de laboratorio; preparación de programas de perforación para determinar las reservas geológicas y económico-mineras para la explotación subterránea del mineral; ensayos de laboratorio hechos en Alemania y Estados Unidos; extracción





Río Gallegos

CONFITERIA "CARRERA"

de

VLADIMIRO JAKIC

Servicio especial de Lunch a domicilio

Roca esq. Fagnano — Teléf. 178

ALBERTO R. SEGOVIA

DESPACHANTE DE ADUANA

Importación - Exportación - Representaciones - Seguros

Telegramas "ASEGOVIA"

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES - COMISIONES

CONTABILIDAD

SARMIENTO 24

Fotografía "ROIL"

TRABAJOS DE PRIMERA CALIDAD

Venta de álbumes para fotografía - Gran existencia de fotos del Lago Argentino

de un importante tonelaje de muestras para ensayos siderúrgicos en gran escala en el exterior; otros estudios y algunas construcciones, instalación de máquinas, etc.

La entrega del mineral al mercado

Como se sabe, Sierra Grande se halla ubicado entre dos puertos: San Antonio Oeste, en Río Negro, y Puerto Madryn, en Chubut. Por diversos factores favorables, se considera que la salida del mineral se hará por este último lugar, pero los funcionarios de M.I.S.I.P.A. nada han anticipado, y el ingeniero señor Brarda tampoco adelantó nada al respecto. Manifestó, eso sí, que entre las construcciones ha realizar habrá que incorporar, sin duda, la de un ferrocarril de la mina al puerto de embarque.

En cuanto a las condiciones en que habrá de llegar el mineral al mercado consumidor, señaló el funcionario consultado que la técnica moderna prefiere el abastecimiento de los altos hornos con mineral "pelletizado", que se obtiene por molienda y aglomeración posterior en plantas especiales, de las que sale un aglomerado uniforme de gran porosidad que permite una reducción mucho más fácil, multiplicando el rendimiento de los altos hornos. Podemos asegurar ya que se obtendrán excelentes "pellets" en Sierra Grande.

El mineral concentrado y pelletizado tiene gran aptitud para ser consumido en los altos hornos de las acerías modernas existentes en el país y en las nuevas proyectadas.

Los productos semi-terminados o terminados, tendrán como mercado los establecimientos industriales metalúrgicos de todo el país.

El mineral podrá llegar a esos mercados en forma de concentrados, pelletizados, y, también, como productos semi-terminados o terminados de acero, utilizando la vía marítima, que resulta la más adecuada a tal fin.

Sobre la significación económica para la zona, aparte de la que derivará el yacimiento en funcionamiento, cabe tener presente las inversiones preparatorias para el desarrollo de la mina, suministro de agua y construcciones diversas para las necesidades sociales de la población.

El costo del hierro de Sierra Grande

Consultado sobre cuál será el costo del hierro extraído del yacimiento rionegrino, manifestó que, como el proyecto de Sierra Grande está orientado a satisfacer las necesidades de la industria nacional, los costos de producción deberán ser tales que alcancen valores competitivos en el mercado interno. Como factores adversos, cabe señalar las grandes inversiones que demandarán el transporte, el abastecimiento de agua y demás servicios, por la carencia de las estructuras básicas en la zona. Como contrapartida se cuenta con algunas ventajas, especialmente impositivas, acordadas por el Estado, así como el bajo precio del gas.

Piénsase que se alcanzarán precios inferiores a los internacionales con el sistema de la producción masiva de grandes tonelajes, que es lo que permitirá compensar las cuantiosas inversiones que han de hacerse dado el tipo de este complejo minero y su ubicación.

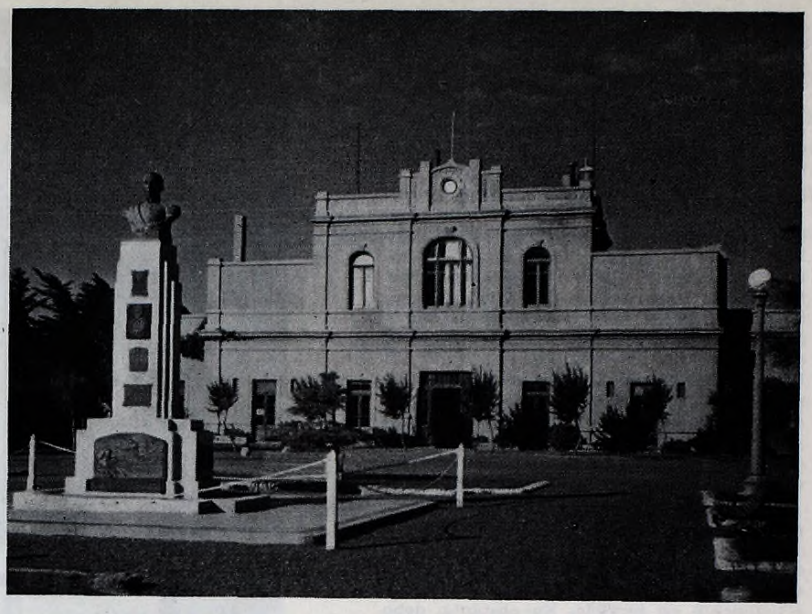
Derivaciones de Sierra Grande

La puesta en marcha de Sierra Grande ha de significar una industria en gran escala. El Ingº Santiago Brarda finalizó sus declaraciones expresando que la aplicación de modernos procesos técnicos en plantas de pelletización y reducción, traerá como resultado el aprovechamiento en gran escala de recursos naturales como el gas, y la producción de acero que tanto necesita el país.

Adicionalmente, significará la ampliación o puesta en marcha de los establecimientos destinados al abastecimiento de varias materias primas, como caliza, dolomita, fluorita, manganeso, bentonita, madera y el aprovechamiento del fósforo procedente de la concentración del mineral.

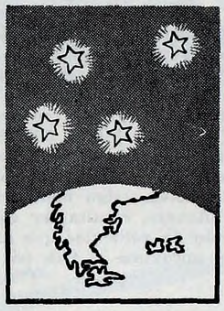


"Coyita", en una fiesta escolar en Río Gallegos, representada por Alcira Amadora Muñiz Bello, acompañada por Carlitos Montero.



Edificio de la estación ferroviaria en Comodoro Rivadavia, cabecera de la línea ferroviaria a Sarmiento. Los ferrocarriles patagónicos comenzaron a construirse en 1908, y sin haberse concluído, 54 años después están amenazados de paralización.

PATAGONIA AL DIA



LA ENSEÑANZA SECUNDARIA EN LA PATAGONIA

El Ministerio de Educación por intermedio de una estadística educativa, ha informado sobre la concurrencia de estudiantes a los cursos de la enseñanza media en el país, que comprende los establecimientos secundarios, ciclo básico, bachillerato normal, comercial, industrial, profesional, artística agraria, asistencial y especial. La cifra total fue para el período 1961 de 849.020 alumnos. En las provincias patagónicas y Territorio Nacional de Tierra del Fuego, la información proporciona los siguientes datos:

Chubut: Ciclo básico 66; Bachillerato, 762; Normal, 570; Comercial, 486; Industrial, 519; Profesional, 41; especial, 951. Total: 3.395 alumnos.

Santa Cruz: Básica, 71; Bachillerato, 175; Normal, 28; Comercial, 216; Industrial, 17; especial, 143. Total: 650.

Tierra del Fuego: Bachillerato, 62; Profesional, 60; Agraria 28. Total: 150.

Río Negro: Básico, 140; Bachillerato, 1.434; Normal, 591; Comercial, 597; Industrial, 321; Profesional 140; Agraria, 49; Especial, 882. Total: 4.154.

Neuquén: Bachillerato, 237; Normal, 306; Comerccial, 442; Industrial, 390; Profesional, 226; Especial, 502. Total: 2.103.

EL MUELLE DE PUERTO DESEADO

La Administración General de Puertos ha suscripto el contrato con la empresa adjudicataria de la licitación realizada en abril para la ampliación del muelle de Puerto Deseado. Esta obra representará una prolongación de 254 40 metros río arriba, con un presupuesto total de $ 204.731.590. Calcula la empresa constructora que los trabajos comenzarán en el próximo mes de diciembre, época para la cual ya habrá sido transportada a Deseado la maquinaria necesaria desde Buenos Aires. Trabajarán en la obra unas 50 personas, y los trabajos quedarán concluídos antes de dos años.

FERROCARRILES PATAGONICOS: CONDENADOS

La Asociación de Residentes Chubutenses en Buenos Aires formuló una consulta a la Dirección Nacional de Ferrocarriles, cuya respuesta indica que la línea de trocha an-

Santa Cruz

H. W. C. ROLLIT y Cía.

Representaciones:

Contabilidades - Agentes Marítimos

Administración de Estancias

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

Puerto Deseado

Florentino Perez

DESPACHANTE DE ADUANA
y AGENTE MARITIMO

Representante de

"LAW UNION Y 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 o industriales. - Mosaicos calcáreos y block de cemento comprimidos.

ESTACION DE SERVICIO

de

PEDRO MARTINEZ

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

gosta entre Jacobacci y Esquel será abandonada. En los programas de EFEA figurarían las líneas patagónicas como inconvenientes, y sólo explotables por medio de cooperativas. Referente a la consulta de la Asociación de Residentes Patagónicos, el subdirector de tráfico de la Dirección Nacional de Ferrocarriles envió al director general el siguiente memorandum:

"En las presentes actuaciones la Asociación Residentes Chubutenses "Casa del Chubut", mediante nota de fecha 27 de setiembre ppdo., expresa tener conocimiento que la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino ha dispuesto la supresión de los servicios del ramal Ingeniero Jacobacci-Esquel del Ferrocarril General Roca por lo que solicita que continúen los servicios en el tramo de referencia mientras no se haga un estudio completo del transporte patagónico y, lo que es más importante aún, un camino que pueda reemplazar con ventaja al mencionado ramal ferroviario.

"Al respecto cabe informar que según averiguaciones practicadas, la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino no ha considerado hasta el presente la posible clausura del citado ramal, encontrándose el mismo actualmente en servicio. No obstante, debo señalar que el Grupo de Planeamiento de los transportes considera, en el estudio practicado para el "Plan de largo alcance", que la línea en cuestión debe ser abandonada.

"En consecuencia corresponde hacerlo saber a la Asociación Residentes Chubutenses "Casa del Chubut", y girar lo actuado a la empresa citada para su conocimiento y efectos a que hubiere lugar.

Dirección de contralor de tráfico. Fdo.: Humberto E. Giovanelli, subdirector de Contralor de Tráfico. Dirección Nacional de Ferrocarriles.

"Buenos Aires, 15 de octubre de 1962.



Este es el edificio municipal de Comodoro Rivadavia, comuna que tiene origen electivo desde el 11 *de setiembre de* 1911, *cuando se realizó la primera eleccción de autoridades. Se han cumplido* 51 *años.*

VEHICULOS EN LA PATAGONIA

El total de vehículos automotores (tracción mecánica), patentados en las provincias de la Patagonia y Territorio Nacional de la Tierra del Fuego en el año 1960 incluyendo acoplados y semiacoplados, alcanzó a 32.264, sobre un total en todo el país de 1.192.749 unidades. En la Provincia del Chubut se habían patentado 10.213; en Neuquén 4.006; en Río Negro 13.856; en Santa Cruz 3.889 y en Tierra del Fuego 300. Si consideramos que la población de la Patagonia es apenas el tres por ciento de la población total de la República (algo menos de 600 mil sobre 20 millones), resulta ser equivalente la proporción de vehículos que dispone que también se aproxima al tres por ciento del total.

FEDERACION DE SOCIEDADES RURALES DE LA PATAGONIA

La institución referida ha editado un folleto conteniendo un interesante trabajo del conocido ganadero patagónico, ingeniero agrónomo Emilio E. J. Ferro, sobre "La lana y sus problemas", título que lleva el folleto. En él se exponen antecedentes estadísticos sobre producción lanar; las razas ovinas predominantes y un cuadro realista de la actualidad en materia de producción lanera, que como se sabe, es sumamente delicada, pues hay zonas como las de Puerto Santa Cruz, Puerto San Julián y Puerto Deseado, por señalar las más castigadas, que han sufrido mermas considerables por la confabulación de diversos fenómenos atmosféricos y el grave empobrecimiento de las tierras. Se trata de una realización minuciosa, serenamente argumentada por una persona que, como el ingeniero Ferro, es autoridad reconocida en la materia. Pensamos que esta publicación debe merecer la atención y simpatía del criador de lanares, porque importa una adecuada argumentación en defensa de sus intereses.

San Julián

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

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

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

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

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

Comodoro Rivadavia

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

Sarmiento

HOTEL "OROZ"
de
M. BRITAPAJA

Valiant

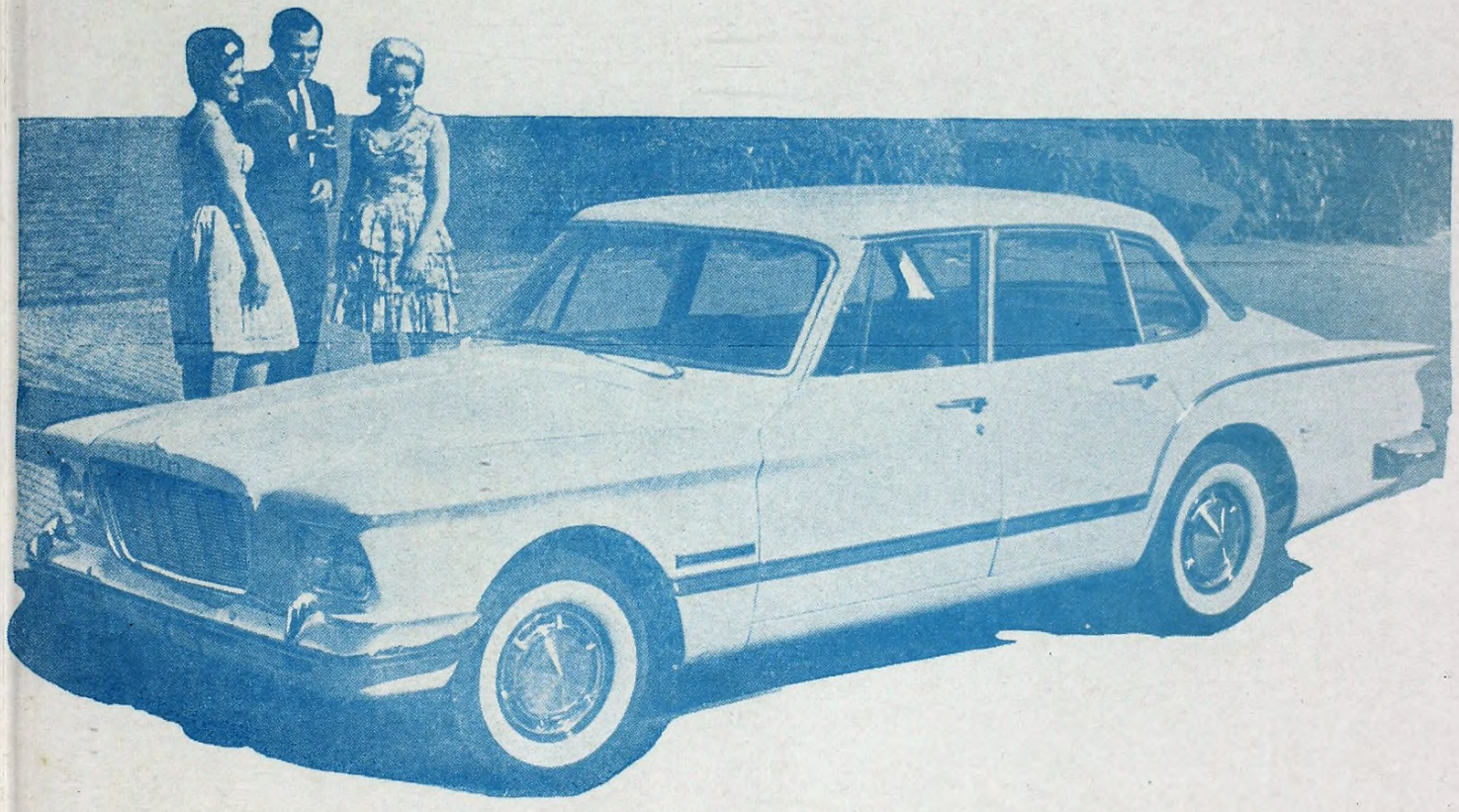
CHRYSLER ARGENTINA
FEVRE Y BASSET

62

Ofrece mayor economía. con estilo y comodidad de coche grande. Por fuera es mas hermoso que todos los que pretenden competir con él . . . y por dentro, el buen gusto de los interiores de sutiles colores, es bien profundo.

Materiales de rica apariencia.
Asientos con comodidad de sofá.

ELEGANTE, AGIL, RECIO, LISTO PARA PARTIR



Examine y maneje el Valiant antes de comprar otro coche

Presentado en la Patagonia por:

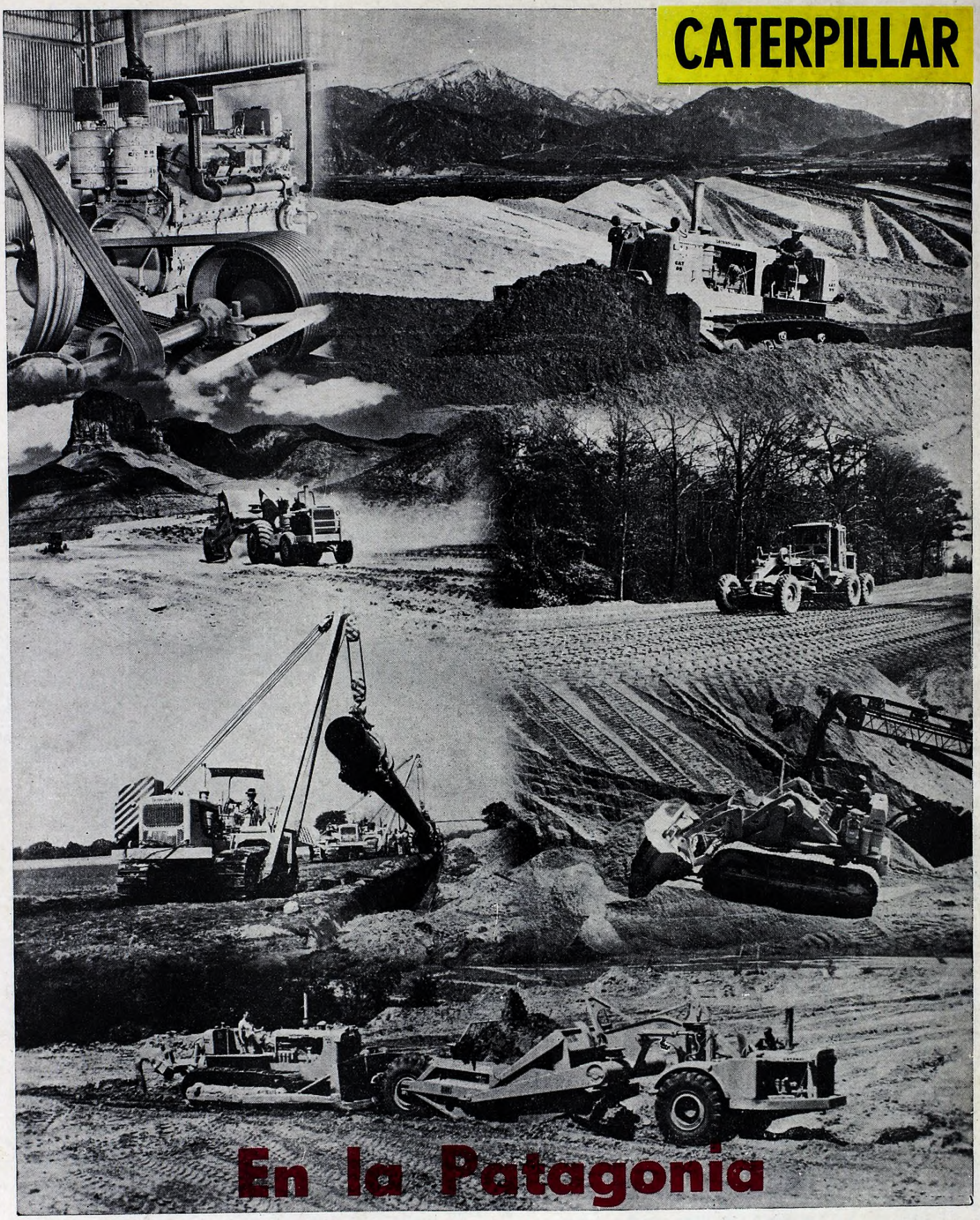
SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

Distribuidor exclusivo DODGE en:
Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego

El Valiant V-200 sedan, de cuatro puertas, es entregado por la industria argentina con la misma calidad y con igual garantía con que es ofrecido en los EE.UU. De mantenimiento económico y bajo consumo, presenta diversas ventajas técnicas exclusivas, como el alternador que carga el acumulador aun estando el motor en marcha lenta; el incomparable motor Economy Slant-Six; la suspensión de barra de torsión que suprime vaivenes y cabeceos, y otros progresos igualmente importantes.

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

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



REPRESENTANTE AL SUR DEL RIO COLORADO

Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora de la Patagonia

SECCION CATERPILLAR
Bdo. de Irigoyen 972 - 8º piso
Buenos Aires

OFICINAS Y TALLERES:
Comodoro Rivadavia
(Chubut)